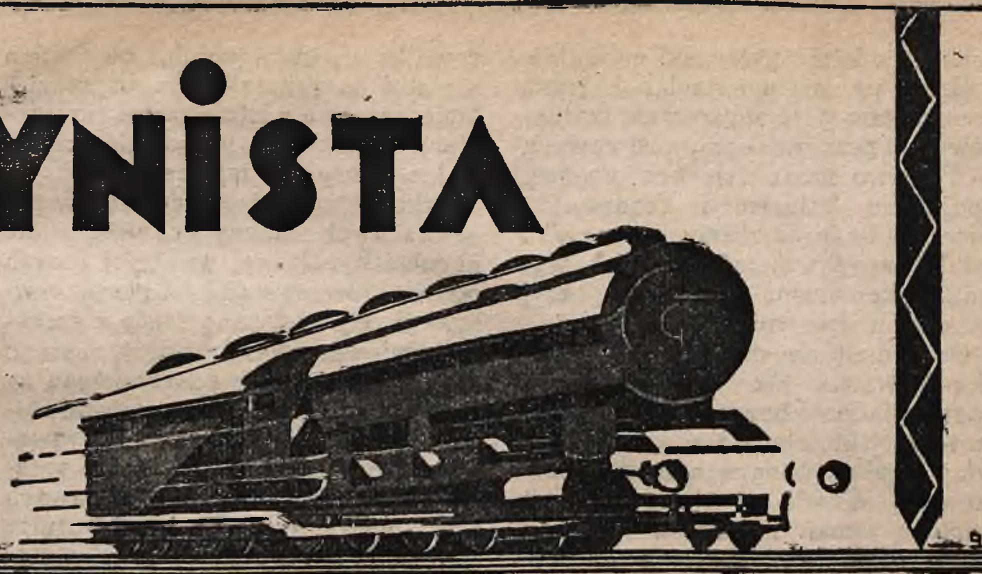
ROK XVIII Warszawa, listopad 1937 r. Nr 10 (270)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: **Warszawa, Chmielna 9 m. 9**, tel. 595-28 i 539-00. **Konto czekowe P.K.O. 3585.** Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

W ROCZNICĘ NIEPODLEGŁOŚCI

Dnia 11 listopada każdego roku święci Państwo Polskie rocznicę odzyskania swej niepodległości. W dniu tym przed 19 laty naród nasz powstał znowu do wolnego życia po wiekowej niewoli, odzyskał pełną suwerenność na swojej ziemi i należne sobie miejsce wśród wolnych i niepodległych państw świata.

Rocznica odzyskania niepodległości jest świętem powszechnym dla wszystkich stanów i zawodów, dla wszystkich obywateli bez względu na różnice zapatrywań i światopoglądów. Święci ją również świat pracy nie tylko dlatego, że ją dla narodu krwią swoją i swoim poświęceniem wywalczył, lecz także i w przeświadczeniu, że tylko we własnym, niepodległym państwie uzyskać może pełnię praw ludzkich i obywatelskich, odpowiednie warunki bytu oraz ten wpływ na bieg życia publicznego, który mu się słusznie należy.

Świat pracy świadom jest, że jest jego zadaniem nie tylko utrzymywać Państwo w czasie pokoju, lecz także i bronić niepodległości na wypadek potrzeby, oraz że tego obowiązku nikt zań nie spełni i spełnić nie może. Święcąc rocznicę niepodległości, daje świat pracy dowód, że od obowiązku tego się nie uchyli, w przekonaniu, że ta jego rola i ta gotowość daje mu prawo domagać się roli gospodarza tej ziemi, którą ofiarnością swoją wyswobodził z niewoli, pracą swoją żywi i utrzymuje, a piersią swoją obronić potrafi.

Dziś, w 19-tą rocznicę odzyskania niepodległości, daleko nam jeszcze do uzyskania tych praw, które nam służyć powinny. Możemy je zdobyć tylko wspólnym, zorganizowanym wysiłkiem, tylko ofiarnością i poświęceniem, ufni, iż sprawa nasza jest sprawą całego narodu, i że tylko tą drogą utrwalić można wolność i niezależność, zdobytą z takim trudem i wysiłkiem. Stojąc w szeregach klasy pracującej i dorzucając w miarę sił naszych także i swoją cegiełkę do rozbudowy potęgi politycznej i gospodarczej naszej Ojczyzny, przekonani jesteśmy, że potęga ta opierać się może tylko na wolności obywatelskiej i sprawiedliwości społecznej i o spełnienie tych ideałów walczyć będziemy w tej myśli, że są one nieodzownym warunkiem zachowania niepodległego bytu naszego Państwa i pomyślności wszystkich jego obywateli.

NASZ PROGRAM

Żadna siła nie jest w stanie zmusić pracowników państwowych, szczególnie zaś kolejarzy, do uznania, iż obecne warunki ich bytu i zaopatrzenia, oparte na sławetnych przepisach uposażeniowych z dnia 1.I 1934 r., na dekrecie o „podatku nadzwyczajnym" i na zreformowanych w 1935 r. przepisach emerytalnych, są warunkami normalnymi; żadne względy i okoliczności nie mogą skłonić ich, aby zaniechali starań i wysiłków celem przywrócenia w tej dziedzinie zasad słuszności i sprawiedliwości.

Ani potęga i siła obronna państwa, ani jego rozbudowa ekonomiczna nie może się opierać na barkach jednej tylko warstwy obywateli. Rozumiemy dobrze, że Państwo nasze spełnić musi długi szereg poważnych zadań i że niezbędnym jest w tym celu wysiłek nadzwyczajny. Nie rozumiemy jednakże, dlaczego w granicach tych zadań istnieje możność otoczenia opieką handlu i przemysłu, rolnictwa, górnictwa i leśnictwa, a nie ma możności sprawiedliwego unormowania warunków bytu tej warstwy, która z Państwem związana jest bezpośrednio i od której zależy przede wszystkim prawidłowe funkcjonowanie aparatu państwowego.

Ilekroć rząd przystępował do ograniczania naszych uprawnień lub do obniżania naszych uposażeń i zaopatrzeń, tylekroć tłumaczono nam, że wymaga tego chwilowa, nadzwyczajna potrzeba. Te nadzwyczajne i wyjątkowe okoliczności mają jednak dziwną tendencję do przechodzenia w stan chroniczny, jedna potrzeba goni drugą, a w rezultacie nigdy wła-

ściwie nie istnieją warunki normalne. Sądząc po argumentach, którymi uzasadniano stałe pogarszanie warunków bytu pracowników państwowych — Państwo nasze żyje bez przerwy pod grozą katastrofy. Trudno już zliczyć, ile przeszliśmy „sanacyj" i „stabilizacyj", a każda z nich wymagała koniecznie ofiar i rezygnacyj z naszych uprawnień i interesów.

O rozmaitych, uroczystych obietnicach nawet już wspominać nie warto, wiadomo bowiem, że służą one do tego tylko, aby jakoś osłodzić gorzką pigułkę, podaną nam do przełknięcia. Weszło już w zwyczaj i jest jedną z uznanych metod „polityki pracowniczej" przyrzekanie pracownikom państwowym rozmaitych pięknych rzeczy i niedotrzymywanie przyrzeczeń. Niedawno przecież obiecywał p. wicepremier inż. Kwiatkowski zniesienie podatku specjalnego, gdy tylko pozwoli na to pomyślniejszy nieco stan finansów, obiecywał następnie zasadniczą reformę uposażeń w jesieni roku bieżącego, obiecywał również naprawę krzywdy, wyrządzonej emerytom przez obniżenie wysługi emerytalnej za okres służby zaborczej do ¾.

Znowu jednakże i nie po raz pierwszy, „tak się złożyły niepomyślnie okoliczności", że dobrowolnego spełnienia obietnic spodziewać się nie należy. Mamy pewne podstawy do przypuszczenia, że rząd nie wystąpi z żadnymi wnioskami w sprawie reformy uposażeń, nie słychać nic również o losach głośnego wniosku posła Ostafina w sprawie zaopatrzeń emerytalnych i nie wiadomo co w tej sprawie rząd uczynić zamierza. Podobno jedyna zmiana i jedyna koncesja na rzecz naszych żądań polegać ma tylko na reformie „podatku nadzwyczajnego", w szczególności zaś na zwolnieniu od tego podatku uposażeń najniższych (do 150 zł) oraz na obniżeniu stopy podatkowej od uposażeń średnich i to dopiero od 1.IV 1938 r.

Przekonaliśmy się zatem raz jeszcze, że dotychczasowe metody naszego postępowania nie prowadzą do celu. Utwierdza nas to w postanowieniu wytężenia wszystkich sił, aby przekonać czynniki miarodajne, że uprawnionych i słusznych postulatów naszych dłużej, tak jak dotąd, lekceważyć nie można. „Sprawa pracownicza" przestała być już dawno naszą własną tylko sprawą i urosła do rozmiarów zagadnienia ogólnopaństwowego. Obawiamy się, że prawda ta nie znalazła dotąd jeszcze powszechnego uznania, tym więcej jednak musimy poświęcić wysiłku, aby przekonać kogo należy, że tak jest istotnie.

Nieodzownym warunkiem powodzenia tej akcji jest jasne i wyraźne określenie celów, do których zmierza. Wytyczył je dla naszego Związku Zarząd Główny w rezolucji z dnia 3 października b. r., którą poniżej podajemy do wiadomości czytelników w pełnym brzmieniu. Ustalone w niej postulaty zgodne są zasadniczo ze stanowiskiem ogółu pracowników państwowych, nic zatem nie stoi na przeszkodzie współdziałaniu naszemu z istniejącymi zrzeszeniami związków pracowniczych w walce o wspólne interesy.

Jako organizacja pracowników parowozowych musimy jednakże — nie negując bynajmniej ważności innych postulatów—wysunąć na plan pierwszy sprawy, związane ściśle z szczególnymi warunkami pracy naszego zawodu, tj. sprawę odszkodowań za nieszczęśliwe wypadki, półtorakrotnego zaliczania czasu służby parowozowej do wysługi emerytalnej i sprawiedliwego orzecznictwa w sprawach o ustalenie przyczyn i stopnia utraty zdolności do zarobkowania. Przystępując do pracy nad realizacją wszystkich bez wyjątku postulatów objętych rezolucją Zarządu Głównego, poświęcimy wymienionym co dopiero sprawom szczególną uwagę w przekonaniu, że są to postulaty nie tylko słuszne i w całej pełni uzasadnione, lecz nadto pilne i nie cierpiące zwłoki. W najbliższym też czasie podejmiemy starania, aby zapoznać z naszymi postulatami czynniki miarodajne, tj. p. Ministra Komunikacji i p. Ministra Skarbu.

Na powodzenie akcji możemy liczyć, oczywiście, wówczas tylko, gdy znajdzie ona oparcie w zwartej, jednolitej i zdecydowanej opinii ogółu pracowników parowozowych. Nie omieszkamy odwołać się do tej opinii, w przekonaniu, iż liczyć możemy na pełne zaufanie wszystkich kolegów i na bezwarunkowe z ich strony poparcie.

REZOLUCJA

Zarząd Główny Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce — przeprowadziwszy na posiedzeniu dn. 3. 10. 1937 r. dyskusję nad sytuacją materialną pracowników i emerytów państwowych w ogóle, a pracowników parowozowych P. K. P. w szczególności, w związku z przewidywaną w toku nadchodzącej sesji ciał ustawodawczych zmianą przepisów uposażeniowych i emerytalnych — uchwalił następującą rezolucję:

I. W sprawie przepisów uposażeniowych.

Przepisy uposażeniowe z dnia 1-go stycznia 1934 r. Dz. U. R. P. Nr 4 poz. 24, będące zastosowaniem do pracowników kolejowych zasad tzw. „jędrzejewiczowskiej reformy uposażeń" nie mogą być nadal utrzymywane jako niesprawiedliwe i krzywdzące, a tym samym nie zgodne z dobrze rozumianym interesem Państwa i przedsiębiorstwa P. K. P. Konieczną jest zatem zasadnicza reforma zasad wynagradzania pracowników P. K. P., oparta na następujących założeniach:

1) Podstawą tabeli uposażeń winno być uposażenie dla grupy najniższej, ustalone w takiej wysokości, aby wystarczało na zaspokojenie wszystkich niezbędnych potrzeb życiowych pracownika.

2) Rozpiętość uposażeń pomiędzy poszczególnymi grupami, oraz ilość tych grup dostępna dla pracowników każdej gałęzi służby w drodze awansu, winna być ustalona w ten sposób, aby zapewniała możność stopniowej i odczuwalnej poprawy bytu.

3) Podstawową grupą uposażenia dla pracowników parowozowych przy pierwszym mianowaniu na stanowisko etatowe winna być grupa, odpowiadająca pod względem hierarchicznym obecnej grupie 11-ej.

4) Ponieważ wprowadzony z dn. 1. 2. 1934 r. rozdział pomiędzy stanowiskiem służbowym a grupą uposażenia jest z punktu widzenia porządku i praworządności niewłaściwy, a dla interesów pracowników wybitnie a bezpotrzebnie szkodliwy — winna być przywrócona ścisła zależność grupy uposażenia od stanowiska służbowego.

5) Każdy pracownik winien otrzymywać uposażenie jednolite według grupy uposażenia, odpowiadającej temu stanowisku, na które go definitywnie mianowano, lub które przynajmniej od 6 miesięcy faktycznie zajmuje. Dodatki funkcyjne winny być zniesione. Całkowite i nie uszczuplone uposażenie w służbie czynnej wraz z wszystkimi stałymi dodatkami winno stanowić podstawę wymiaru zaopatrzeń emerytalnych.

6) Niezależnie od awansów w grupach uposażenia — każdemu pracownikowi winien być zapewniony periodyczny i automatyczny wzrost uposażenia.

7) Pracownicy utrzymujący rodzinę (żona, dzieci) winni otrzymywać odpowiednie dodatki w wysokości zależnej od ilości członków rodziny.

8) Pracownicy zatrudnieni w miejscowościach, w których koszty utrzymania wyższe są od kosztów przeciętnych dla całego kraju, winni otrzymywać stosowne dodatki lokalne.

9) Przepisy uposażeniowe winny przewidywać możność przyznawania pracownikom dodatków drożyźnianych na wypadek znaczniejszego wzrostu kosztów utrzymania. Prawo do przyznawania pracownikom takich dodatków powinno służyć Ministrowi Komunikacji i nie powinno wymagać ani zmiany przepisów, ani zgody innych Ministerstw.

10) Pracownikom kolejowym należy zapewnić możność bezpłatnego kształcenia dzieci w szkołach publicznych wszelkiego stopnia i typu. W wypadkach gdy możność taka nie istnieje, z powodu braku odpowiednich szkół, lub z powodu braku miejsca w nich, pracownik winien otrzymywać zwrot opłaty szkolnej, uiszczonej za dzieci w szkołach prywatnych.

II. W sprawie przepisów emerytalnych.

1) Winna być przywrócona pełna zaliczalność okresów służby w byłych

państwach zaborczych do wysługi emerytalnej.

2) Warunki zaliczania do wysługi emerytalnej służby wojskowej w byłych państwach zaborczych winny być unormowane sprawiedliwie, z uwzględnieniem terminów przejmowania sieci kolejowej w poszczególnych okręgach.

3) Podstawę wymiaru zaopatrzeń emerytalnych stanowić winno pełne i nie uszczuplone uposażenie w służbie czynnej wraz z wszystkimi stałymi dodatkami. Podstawę wymiaru zaopatrzeń emerytalnych, pracowników, którzy przed 1. 2. 1934 r. pobierali uposażenie wyższe od służącego im obecnie i mającego im służyć w przyszłości, stanowić winno to właśnie, wyższe uposażenie bez potrącenia z ich wysługi emerytalnej okresów służby odbytej po tym dniu.

4) Pracownikom parowozowym winno być przywrócone prawo do zaliczenia każdego roku służby parowozowej za 18 miesięcy.

5) Zaopatrzenie emerytalne wdowie i sieroce nie powinno być w żadnym wypadku niższe od sumy minimalnej, którą ustalić należy dla zaopatrzeń emerytalnych na zł 100, dla zaopatrzeń wdowich na zł 50 i dla zaopatrzeń sierocych na zł 25.

6) Zasady wymiaru odszkodowań za nieszczęśliwe wypadki winny być zmienione i ustalone w ten sposób, aby wymiar zapewniał zupełne i sprawiedliwe wynagrodzenie szkody doznanej przez pracownika lub jego rodzinę z powodu wypadku.

7) Odszkodowanie sierot za śmierć ojca wskutek nieszczęśliwego wypadku służyć winno sierotom odbywającym studia do 24 roku życia, a sierotom zupełnie niezdolnym do zarobkowania i nie posiadającym skądinąd wystarczających środków utrzymania — na stałe.

8) Zapewnione być winno jawne, sprawiedliwe i zaskarżalne orzecznictwo lekarskie w sprawach o stwierdzenie przyczyn i stopnia utraty zdolności do zarobkowania przez oddanie tego orzecznictwa pod kompetencję bezstronnych i całkowicie niezależnych zarówno od P. K. P., jak i od Ministerstwa Komunikacji komisyj fachowych.

III. W sprawie podatku specjalnego.

1) Podatek specjalny winien być zniesiony całkowicie w terminie przewidzianym w dekrecie P. Prezydenta Rzplitej z dn. 14. 11. 1935 r., tj. od dnia 1 stycznia 1938 r.

2) Ponieważ podatek specjalny obciążający od dwóch lat nadmiernie jedną tylko warstwę społeczeństwa nie został zniesiony wbrew obietnicom w czasie właściwym, mimo wydatnej poprawy sytuacji budżetowej i gospodarczej, co spowodowało zupełne wyniszczenie ekonomiczne pracowników w niższych i średnich grupach uposażenia — należy przyznać bezzwłocznie pracownikom kolejowym do 7-ej grupy uposażenia włącznie stosowną jednorazową zapomogę.

Ustalając tezy powyższe, zawierające minimalny program postulatów pracowniczych możliwy do zrealizowania w istniejących warunkach finansowych i gospodarczych, a zgodny z wymogami sprawiedliwości, na którą, gnębieni i postponowani od lat wielu, a mimo to zawsze lojalni i ofiarni dla dobra powszechnego pracownicy, na próżno oczekują — wyraża Zarząd Główny Z. Z. M. przekonanie, że tylko oparta na takich zasadach reforma przepisów uposażeniowych i emerytalnych może zapewnić normalizację stosunków w służbie kolejowej, oraz taką wydajność pracy przeds. P. K. P., która jest niezbędna dla spełnienia doniosłej roli przypadającej temu największemu i najważniejszemu przedsiębiorstwu państwowemu zarówno w pracy pokojowej, jak też i w przygotowaniu transportu kolejowego do zadań obrony kraju.

Zlecając Prezydium Związku wszczęcie i przeprowadzenie akcji mającej na celu realizację tych postulatów przy pomocy wszystkich stojących do dyspozycji Związku, legalnych środków działania — Zarząd Główny zapewnia, iż akcja ta liczyć może na czynne poparcie ze strony ogółu pracowników parowozowych, oraz upoważnia Prezydium do współdziałania w tym względzie z innymi organizacjami pracowniczymi lub z zrzeszeniami tych organizacji.

GODZINOWE
UWAGI I WYJAŚNIENIA

W poprzednim numerze „Maszynisty" (Nr 9 z r. 1937) w artykule pt. „Ponowna rewizja przepisów o „godzinowym" mieliśmy sposobność poinformować czytelników naszych, że sprawa godzinowego nie została jeszcze ostatecznie rozstrzygnięta wydaniem noweli z dn. 24 lipca b. r., lecz że wróciła ona znowu na warsztat pracy M. K. gdzie ulec ma gruntownej i podstawowej rewizji tak aby w granicach możliwości stało się zadość wielokrotnym oświadczeniom p. Ministra Komunikacji, iż kosztem zarobków drużyn parowozowych oszczędności uzyskiwać nie zamierza.

Zadanie dokonania ponownej rewizji przepisów o godzinowym powierzone zostało tym razem Departamentowi Mechanicznemu M. K., którego Dyrektor, p. inż. Stodolski zażądał od nas przedłożenia uwag i wniosków w tej sprawie.

Doceniając w całej pełni doniosłe znaczenie przepisów o godzinowym dla interesów naszego zawodu przystąpiliśmy do pracy z całą powagą, jakiej wymaga od nas godność i dobre imię naszej organizacji oraz poczucie odpowiedzialności za to, co imieniem pracowników zorganizowanych w naszym związku, oświadczamy i proponujemy.

Zarówno założenia jak też i wnioski nasze oparliśmy na bogatym i wszechstronnym materiale statystycznym zebranym z wszystkich okręgów i sprawdzonym skrupulatnie. Materiał ten, po opracowaniu i odpowiednim zgrupowaniu obejmuje 77 obliczeń porównawczych dla typowych przykładów zarówno poszczególnych par pociągów, jak też i poszczególnych turnusów służbowych w różnych warunkach pracy. Niestety, z powodu braku miejsca, nie mamy możności przedrukować tego materiału, obejmującego 16 stron druku maszynowego.

Podajemy natomiast w pełnym brzmieniu oba złożone przez nas w M. K. a dotyczące tej sprawy memoriały tj. memoriał w sprawie „reformy godzinowego" oraz memoriał w sprawie „niewłaściwego sposobu stosowania obowiązujących przepisów o godzinowym".

Treść tych memoriałów mówi sama za siebie i nie wymaga właściwie ani wyjaśnień ani uzupełnień. Jednakże dla uniknięcia jakichkolwiek nieporozumień i dla uwypuklenia zasadniczych elementów naszego rozumowania uważamy za właściwe podkreślić to, co, zdaniem naszym, jest w tej sprawie miarodajnym i rozstrzygającym:

Celem reformy przepisów o należnościach za czas pracy na parowozie miało być uzyskanie oszczędności przez uproszczenie formalności ewidencyjnych i rachunkowych, przy czym, według intencyj p. Ministra Komunikacji drużyny parowozowe nie powinny ponosić takich strat, które nie są konieczne z uwagi na zmianę zasad a według dążenia Biura Pers. nie powinny doznać obniżki większej jak +— 10%. Tymczasem przepisy o „godzinowym", w tej formie, w jakiej ustaliła je ostatnio nowela z d. 24 lipca 1937 przynoszą licznym drużynom zatrudnionym na pociągach pospiesznych, osobowych przyspieszonych i dalekobieżnych tudzież towarowych szybko- i dalekobieżnych straty, sięgające od 25 do 45, a w poszczególnych przypadkach także i więcej %. Nie widzimy żadnego rozsądnego powodu aby się na to godzić bez protestu i poczuwamy się do obowiązku szukać i wskazywać środki zaradcze. Ponieważ nie możemy wystąpić z wnioskiem o skasowanie pociągów pospiesznych- pasażerskich i pospiesznych- towarowych ani też zaproponować aby wszystkie pociągi kursowały z jednaką szybkością, na jednakowo długich odcinkach i według jednakowego rozkładu jazdy, ponieważ nadto maszynista którego wyznaczono do prowadzenia pociągu pospiesznego lub towarowego-pospiesznego w niczym nie jest dla nas gorszy ani lepszy od maszynisty prowadzącego pociągi towarowe zdawcze lub podmiejskie i ponieważ wreszcie uważamy sobie za obowiązek także i tych maszynistów bronić przed krzywdą, przeto musimy podtrzymywać wniosek o przyznanie

odrębnej, wyższej stawki „godzinowego" na tych pociągach, które, nie przypadkowo, lecz z powodów wynikających z samego, wadliwego naszym zdaniem, systemu, wykazują największe i niewspółmierne do przeciętnych straty.

Bezskuteczność ponawianych tylekroć wniosków naszych o wprowadzenie, jedynie, według naszego mniemania, sprawiedliwego systemu „godzinowego", które płacone być winno od chwili przyjęcia do chwili rzeczywistego zdania parowozu w parowozowni macierzystej, nakazuje nam liczyć się z możliwością, że także i tym razem wniosek nasz uwzględniony nie będzie. Ponieważ zaś życie nie może czekać a krzywda nie może trwać tak długo aż M. K. zrozumie nareszcie słuszność naszego stanowiska — zmuszeni byliśmy, licząc się z realnymi warunkami, zaproponować takie rozwiązanie sprawy, które, nie wywracając do góry nogami całego, wprowadzonego już w życie, systemu i nie podważając uzyskanych tą drogą, zupełnie realnych oszczędności administracyjnych, dawałoby efekt choć w przybliżeniu słuszny i jednako sprawiedliwy, dla wszystkich pracowników parowozowych bez względu na to, na jakich pociągach jeżdżą.

Omawiając podstawowe założenia naszego poglądu na sprawę „godzinowego" zmuszeni jesteśmy, aczkolwiek z odrazą i niesmakiem omówić po krótce stanowisko, które w tej sprawie zajął B. B. Z. M. zarówno w swoim memoriale do M. K. jak też i w artykule pt. „Sprawa godzinowego" zamieszczonym w nr 10 „Maszynisty Kolejowego" z mies. października 1937 r.

Pozostawiamy na uboczu niewybredne samochwalstwo na temat „masy memoriałów", „niezliczonej ilości wniosków" i „szeregu audiencji, konferencji i interwencji". Wiadomo, iż owa „masa" memoriałów sprowadza się do kilku wypoconych i wystękanych pisemek oraz że jedyny memoriał mający nieco sensu „odwalony" został słowo w słowo z naszego memoriału i z rezolucji naszego Zarządu Głównego, co mieliśmy możność na tym miejscu udowodnić. Nie od rzeczy byłoby również na przyszłość ograniczyć nieco produkcję wniosków tak, aby się dały policzyć, w przeciwnym bowiem razie zdarzyć się musi to właśnie, co się temu, tak pracowitemu, związkowi zdarzyło, tj. że się w powodzi niezliczonych swych wniosków utopił i stracił przytomność.

Pozostała bowiem reszta artykułu i memoriału jest to przeraźliwe wprost mixtum-compositum nonsensów, braku wszelkiej orientacji, błędów rzeczowych, gramatycznych i stylistycznych oraz niewybrednej i bezgranicznej demagogii.

Nie mamy ani czasu ani ochoty wdawać się w polemikę szczegółową z pomysłami BBZM, ani też wykazywać punkt po punkcie wszystkie nonsensy, którymi naszpikowane jest wypracowanie tego związku na temat „godzinowego". Ograniczymy się wobec tego do 2 tylko „zagadnień", w pewnym znaczeniu podstawowych.

Największym tytułem do sławy i wiekopomnej zasługi jest wprowadzenie „dzięki olbrzymiemu nakładowi pracy i energii" ze strony BBZM. jednolitej stawki dla wszystkich pociągów pasażerskich. Myśl wprowadzenia z powrotem odrębnej, wyższej stawki dla pociągów pospiesznych uważa BBZM za nie roztropną, nie przemyślaną, nie wytrzymującą żadnej krytyki, nie humanitarną, a nawet wręcz za nie moralną — albowiem praca na pociągu pospiesznym nie da się porównać z pracą na pociągu podmiejskim a zróżniczkowanie stawek „wyrabia w pracownikach pewne ograniczenia i ustrojowe wyższe stanowiska w hierarchii służbowej".

Są to oczywiście, moralne, humanitarne i ograniczone bzdury. Nie posiadamy do dyspozycji żadnej uczciwej i obiektywnej miarki, którą by można zmierzyć należycie nasilenie pracy drużyny parowozowej na różnych rodzajach pociągów. Możemy jednak bez obawy pomyłki stwierdzić, że najcięższą pracę ma pomocnik maszynisty na dalekobieżnym pociągu towarowym, ten który ładuje do paleniska po 9, 10 a nawet i 14 ton węgla w ciągu nie wielu godzin a równocześnie spełniać musi liczne inne, ważne i odpowiedzialne obowiązki. Dlaczegoż tedy ów pomocnik maszynisty ma pobierać według własnego projektu p. Drożyńskiego tylko 80 groszy za godzinę a maszynista pociągu pospiesznego, który w mniemaniu p. Drożyńskiego wstał se rano, — jeść mu dano, — jedzie sobie — nic nie robi — ma pobierać aż 1 zł 10 gr? I dlaczego w ogóle drużyny pociągów towarowych mają pobierać w myśl wniosku BBZM mniejszą należność od drużyn pociągów osobowych skoro to również i bez wątpienia utrwala „niemoralne" i „nie humanitarne wyższe stanowiska" w hierachii służbowej"? A wreszcie po co i za co maszynista pobiera uposażenie wyższe niż palacz a minister wyższe niż maszynista?...

Tak sobie oto p. Drożyński wygrywa na fujarce demagogii, podszczuwa najniższe instynkty i mąci z powodzeniem wodę, zapewne w myśl rozkazów swoich mocodawców i zgodnie z ich intencjami. Obawiamy się jednak, że tą drogą może zajść nieco za daleko. Wszakże już nawet w Sowietach zerwano od dawna z takimi metodami a zasada „równych żołądków" jest niebezpieczna przede wszystkim, dla maszynistów, nawet i dla tych, szczególnie miłych sercu p. Drożyńskiego, którzy pociągami pospiesznymi nie jeżdżą. Od rzemyczka do koniczka — mówi stare, mądre przysłowie. BBZM zaczyna od ataku na hierarchię, kto wie na czym skończy i czy jego mocodawcy będą z tego zadowoleni?

A przecież miewa tu i ówdzie przebłyski zdrowego sądu o rzeczy. Zauważył mianowicie z właściwą sobie bystrością w pewnym miejscu swego memoriału że maszyniści pobierali przed zmianą systemu należność za godziny i za kilometry a teraz pobierają tylko za godziny. Otóż dopóki obowiązywać będą obecne zasady obliczania „godzinowego", dopóty nie ma innego sposobu wyrównania należności, jak przyznanie wyższej stawki tym, którzy jeżdżą prędzej niż inni i na to nie pomoże żadna demagogia ani żadne zaklęcia na moralność i humanitaryzm. Do tego właśnie zmierzają nasze wnioski i to jest ich wystarczającym uzasadnieniem.

BBZM rozumiał oczywiście że na samym tylko zrównaniu stawek dla wszystkich pociągów pasażerskich poprzestać nie można i że nie można przejść do porządku nad niewątpliwym faktem istnienia poważnych i dotkliwych obniżek. Aby temu zaradzić wymyślił sposób o tyle prosty o ile genialny. Obliczył sobie mianowicie, że przed tym zarabiali maszyniści przy pociągach kursujących z szybkością 50 km na godzinę — 30 groszy godzinowego i 2,8 grosza za kilometr czyli w sumie 170 groszy a przy pociągach kursujących z szybkością 30 km/godz. = 159 gr i wobec tego zaproponował ryczałtowe podwyższenie stawek do wysokości 110 groszy dla maszynisty i 90 groszy dla pomocnika na pociągach pasażerskich oraz zł 1.00 dla maszynisty i 80 gr dla pomocnika na pociągach towarowych. Nie zapomniał też i o manewrach, na których zaproponował gr 40 dla maszynisty i 36 gr dla pomocnika, aby zaś wnioski były kompletne — zażądał opłacania czasu przyjęcia i zdania parowozu po 2 g 30 min dla pociągów dalekobieżnych, po 1 godz 30 min dla poc. podmiejskich i po 1 godzinie dla manewrów, całego rzeczywistego czasu zdania parowozu, czasu oczekiwania na przyjęcie pociągu po ukończeniu przyjęcia technicznego, całkowitego czasu opóźnień oraz czasu wypoczynku w parowozowni zwrotnej.

W taki prosty a wspaniałomyślny sposób pragnąłby p. Drożyński rozwiązać zawiłe i trudne zagadnienie godzinowego. Nie będzie żadnych strat, owszem, będą pokaźne zwyżki, wszyscy będą zadowoleni; nie będzie malkontentów ani pokrzywdzonych. Nie pozostawałoby zatem nic innego, jak przyklasnąć tym wnioskom i wznieść gromki okrzyk na cześć i na wiekuistą chwałę wnioskodawcy, gdyby nie pewne wątpliwości.

Musimy się wpierw porozumieć o co chodzi: czy o stawianie wniosków, czy o załatwienie sprawy zgodnie z interesami ogółu pracowników parowozowych? Jeżeli o wnioski tylko chodzi, to p. Drożyński jest stanowczo zbyt skąpy. Nie możemy zrozumieć, z jakiego powodu mielibyśmy ograniczać się tylko do 1 zł 10 gr lub nawet do 1 zł. My proponujemy od siebie po 5 zł dla maszynisty, po 10 zł dla pomocnika i po 15 zł dla palacza. Aby nie było hierarchii!! A jeśli p. Drożyńskiemu to jeszcze za mało, to również zgoda, możemy sobie urządzić maleńką licytację. Po co sobie żałować i po co skąpić, skoro to przecież nie my mamy płacić, lecz Ministerstwo Komunikacji?!

A jeśli chodzi o załatwienie sprawy, to p. Drożyński zapomniał nad-

mienić, iż realizacja jego wniosków wymagałaby podwyższenia dotychczasowych kredytów na godzinowe o +— 6 milionów złotych w stosunku rocznym. P. Drożyński nie należy do ludzi naiwnych i wie dobrze, że na takie podwyższenie kredytów M. K. nie ma ani funduszów, ani ochoty. Trudno również przypuścić, aby p. Drożyński uważał p. dyr. inż. Stodolskiego i jego współpracowników za prostaczków nie znających tabliczki mnożenia, którzy projekty jego zaakceptują na ślepo, nie sprawdziwszy wprzód, ile to będzie kosztowało?

Jeśli mimo to BBZM z takim projektem wystąpił — to jest to właśnie owa niewybredna i nie licząca się z niczym demagogia, o której wspomnieliśmy poprzednio, tym więcej godna napiętnowania, iż chodzi tutaj o sprawę bardzo ważną i że załatwienie tej sprawy spoczywa obecnie w ręku ludzi dobrej woli, mających szczery zamiar załatwić ją uczciwie i sprawiedliwie — w granicach możliwości.

Te zaś możliwości są niewielkie. Wyraźną intencją M. K. jest, aby reforma godzinowego nie wymagała podwyższenia dotychczasowych kredytów. Czynniki miarodajne nie zrezygnowały bynajmniej z zamiaru, aby przy tej sposobności uzyskać ową, tylekroć wspominaną 10-procentową oszczędność. Plan finansowo-gospodarczy P. K. P. na r. 1938 obliczony na podstawie norm obecnie obowiązujących jest już zatwierdzony przez Radę Ministrów, więc jasnym jest, że w tych warunkach każdy wniosek, zmierzający do podwyższenia wydatków, napotkać musi na duże trudności.

Poczucie godności naszej organizacji i troska o powagę naszych wystąpień, nakazywała nam liczyć się z sytuacją. Sytuacja zaś była i jest poważna. Duży procent pracowników parowozowych ponosi na godzinowym znaczne, niczym nie uzasadnione straty. Nie czas ani na kiepskie dowcipy, ani na demagogię. To, co w istniejących warunkach uważamy za możliwe i osiągalne, bez obniżania poziomu obecnych zarobków, a celem naprawienia choćby tylko najbardziej jaskrawych pokrzywdzeń — to właśnie zaproponowaliśmy w naszych wnioskach.

Liczymy na to, że stanowisko nasze znajdzie pełne zrozumienie i uznanie u wszystkich ludzi zdrowego rozsądku i dobrej woli i przekonani jesteśmy, że dalszy rozwój wypadków wykaże słuszność naszych zapatrywań.

MEMORIAŁ W SPRAWIE REFORMY „GODZINOWEGO"

Na wezwanie Pana Dyrektora przedkładamy w załączeniu zebrany przez nas materiał statystyczny, obrazujący obecny stan rzeczy w sprawie poziomu należności drużyn parowozowych za czas spędzony w pracy parowozowej oraz zestawienie porównawcze strat i zwyżek w stosunku do systemu, który obowiązywał przed dniem 1. 6. 1936 roku.

Załączony materiał, uzupełniony informacjami z całej sieci „P.K.P." posłużył nam do ustalenia następujących założeń i wniosków:

I. Założenia

1. Według oświadczenia Pana Ministra Komunikacji reforma systemu obliczania należności drużyn parowozowych za czas ich pracy na parowozie nie miała na celu obniżenie należności drużyn z tytułu godzinowego i kilometrowego lecz wyłącznie uzyskanie oszczędności administracyjnych przez uproszczenie manipulacyj ewidencyjnych i rachunkowych.

2. W toku prac nad reformą sytemu zarówno przed 1.6. 1936 r. jak też i po tym dniu, Biuro M.K. przyjęło mimo to za podstawę kalkulacji stawek obniżkę należności drużyn o + — 10%.

3. Po wprowadzeniu w życie nowego systemu (Rozp. M.K. z dn. 30 maja 1936 r. Dz. Urz. M.K. Nr 33, poz. 162) okazało się jednak że obniżka zarobków drużyn parowozowych przekracza znacznie tę normę wytyczną. Wskutek tego zaszła konieczność wyrównywania należności, co uskuteczniano początkowo przez wyrównywanie rachunkowe do 80% (od 1.6. do 31.8. 1936 r. Dz. Urz. M.K. Nr 39, poz. 198) wzgl. do 90% (od 1.9. do 30.11. 1936 r. Dz. Urz. M.KK. Nr 56, poz. 283) należności wg. starego systemu. Nowela z dnia 30 grudnia 1936 r. Dz. Urz. M.K. Nr 70, poz. 360, wprowadzona w moc obowiązującą od 1.12. 1936 r. usiłowała zapobiec nadmiernym obniżkom przez przyznanie „godzinowego" za czas przyjęcia i zdania parowozu, czas postoju w stacji zwrotnej, czas dojazdu do służby i powrotu po służbie bez parowozu, oraz przez podwyższenie stawki „godzinowego", za czas manewrowania parowozem manewrowym. Gdy mimo to obniżka należności drużyn parowozowych na wielu rodzajach pociągów była znacznie większa od normy wytycznej, usiłowano wyrównywać straty przez przyznawanie „regulacyjnych", niezgodnych ze stanem faktycznym, norm czasu przyjęcia i zdania parowozu.

4. Pod naciskiem przedłożonych przez nas argumentów, wykazujących zarówno zasadnicze wady systemu, jak też i liczne poważne przeoczenia, niedomówienia i błędy w sformułowaniu postanowień szczegółowych, przeprowadzono ponowną rewizję przepisów. Jednakże nowelizacja z dnia 24 lipca 1937 r. Dz. Urz. M.K. Nr 28 poz. 217, wskutek niedopuszczenia przedstawicielstwa pracowników wbrew poleceniu Pana Ministra do rzeczywistej współpracy, poszła po linii najmniejszego oporu i ograniczyła się do poprawek mechanicznych, a w szczególności do bezkrytycznego podwyższenia niektórych stawek i wyjaśnienia kilku wątpliwości, nie dotknęła zaś w niczym samych podstaw wadliwego systemu. Równocześnie zniesiono „regulacyjne" normy przyjęcia i zdania parowozu i ustalono je dla poszczególnych parowozowni wg. tzw. „potrzeb technicznych".

5. Efekt noweli z dn. 24.7.1937 nie mógł wobec tego ze względów oczywistych doprowadzić do rezultatu pożądanego zarówno przez pracowników, jak też i przez Pana Ministra Komunikacji, który oświadczył ponownie i powtórzył oświadczenie swoje wielokrotnie, że nie chce uzyskiwać oszczędności kosztem pracowników i, że nie życzy sobie, aby obniżka należności pracowników była nadmierna i przekraczała znacznie 10%-wą normę wytyczną. Przedłożone w załączeniu materiały statystyczne obejmujące 77 przykładów, odnoszących się do rozmaitych rodzajów pociągów z rozmaitych dyrekcyj i przy rozmaitych warunkach pracy, a ujętych częściowo dla poszczególnych par pociągów, częściowo zaś dla turnusów miesięcznych wykazują dowodnie i ponad wszelką wątpliwość, iż obniżka należności w porównaniu z systemem godzinowego i kilometrowego normę tę w znacznej większości wypadków przekracza. Zdajemy sobie sprawę z faktu, iż załączony materiał, mimo swej różnorodności, obejmujący tylko fragmenty rzeczywistego stanu rzeczy, nie daje dostatecznej podstawy do wypośrodkowania przeciętnej stopy obniżki, umożliwia jednakże ustalenie faktów następujących:

System poprzedni honorował kilometry oraz cały czas pracy drużyny od objęcia parowozu do zdania go w parowozowni macierzystej z włączeniem czasu odpoczynku w parowozowni zwrotnej, przy czym ryczałtowany był tylko czas przyjęcia parowozu, pozostały zaś czas pracy opłacany był wg. efektów rzeczywistych. Obecny system honoruje tylko „rozkładowy czas jazdy" i czas postoju w stacji zwrotnej bez zdania parowozu, dodając do tego zryczałtowany i zredukowany do „potrzeb technicznych" czas przyjęcia i zdania parowozu. Stawka godzinowego jest jednakowa z jednej strony dla wszystkich pociągów pasażerskich, z drugiej zaś strony dla wszystkich pociągów towarowych bez względu na szybkość jazdy. Wynikają stąd następujące konsekwencje, o ile chodzi o porównanie należności obliczonych wg. starego systemu z należnościami wg. nowego systemu:

a) im szybciej biegnie dany pociąg, tj. im więcej klm przypada na jednostkę czasu, tym strata jest większa (strata na należności za znaczną ilość kilometrów nie dająca się wyrównać należnością za niewielką ilość „rozkładowych" godzin jazdy, przykłady poszczególnych par pociągów nr nr 1, 2, 4, 7, 8, 10, 16, 45, 46, 47, 49, 57, 58, 59, 74, przykłady turnusów nr nr 33, 34, 39, 67 I, 67 II, 68 I, 68 II, 69, 70, 72, 77). Stratę obniża, wyrównuje, lub nawet nadwyżkę zapewnia w niektórych wypadkach kombinacja pociągu dalekobieżnego z pociągiem krót-

kobieżnym, tudzież należność za czas postoju w stacjach zwrotnych i w stacjach zmiany numeru pociągu (przykłady nr nr 5, 13, 21, 23, 56).

b) im krótsze przebiegi, tym strata jest mniejsza lub nawet istnieją nadwyżki (korzystniejszy stosunek czasu przyjęcia i zdania parowozu do „rozkładowego" czasu jazdy — przykłady nr nr 5, 13, 21, 23, 55, 56).

c) im dłuższy czas wypoczynku w parowozowni zwrotnej, tym strata większa (nowy system nie honoruje czasu wypoczynku — przykłady nr nr 2, 10, 16, 331, 33, II, 34, 39, 40, 45, 47, 49, 50, 57, 58, 59, 64, 68 I, 68 II, 72).

d) największe straty (od 20—45%) wykazują zatem pociągi szybkobieżne o dalekich przebiegach, o długich wypoczynkach w parowozowniach zwrotnych i o niekorzystnym z punktu widzenia wysokości zarobków stosunku czasu przyjęcia i zdania parowozu do ogólnego czasu pracy. Nawiasem podajemy znamienny przykład, z którego wynika, iż czas pobytu w parowozowni zwrotnej może wynosić nawet i 2 dni (pociąg MtE Nr 205/2206 Warszawa-Katowice, przyjazd do Katowic w sobotę o godz. 22-ej 50 m. odjazd z Katowic we wtorek o godz. 6-ej 44 m.). Są to z reguły pociągi pośpieszne oraz osobowe dalekobieżne. Szczególnie dotkliwa obniżka ma miejsce na wszystkich pociągach pośpiesznych i osobowych dalekobieżnych oraz na pociągach towarowych pośpiesznych i towarowych dalekobieżnych przewożących całe składy na długich odcinkach ze znaczną stosunkowo szybkością.

e) największe zwyżki, lub przynajmniej nieznaczne tylko straty wykazują pociągi o małej szybkości (długi czas jazdy w stosunku do ilości klm) o krótkich przebiegach (mała strata na klm, korzystny stosunek czasu przyjęcia i zdania parowozu do ogólnego czasu pracy) zwłaszcza jeżeli drużyna nie zdaje parowozu w st. zwrotnej (należność za postój, brak straty za godziny odpoczynku). Są to z reguły pociągi towarowe zbiorowe, mające długi rozkładowy czas jazdy uwzględniający czas postoju i przetaczania w stacjach pośrednich oraz pociągi osobowe podmiejskie krótkobieżne. W wypadkach, gdy wszystkie te elementy odgrywają rolę równocześnie następuje efekt charakterystyczny zobrazowany w przykładach 24, 28, 29, 41, 42, 73, 75.

5. Przedstawiony wyżej stan rzeczy jest zdaniem naszym niezgodny ani z zasadami słuszności i celowości, ani z intencjami i oświadczeniami P. Ministra Komunikacji, ani z dobrze i rozsądnie pojętym interesem drużyn parowozowych i wymaga stanowczo zreformowania. Nie możemy się powstrzymać w tym miejscu od podkreślenia, że już od pierwszej chwili po zapoznaniu się z zasadami nowego systemu wskazywaliśmy wobec M. K. jego wady zasadnicze, które z nieuchronną konsekwencją doprowadzić musiały do takiego właśnie rezultatu. Na dowód załączamy przedruk rezolucji Zarządu Głównego naszego Związku z dnia 5.7. 1936 r. oraz przedruki memoriałów do M. K. z dnia 30 lipca 1936 r. i z dnia 1 lutego 1937 r. Niestety, ostrzeżenia i uwagi nasze zostały najzupełniej pominięte i zlekceważone natomiast stworzone zostały fakty dokonane zarówno co do stawek i poziomu należności, jak też i co do zasad ewidencji i rachunkowości, a faktów tych obecnie już cofnąć i odrobić niepodobna inaczej, jak przez gruntowną i zasadniczą oraz sprawiedliwą zmianę zasad podstawowych, doprowadziłoby to bowiem do ponownych wstrząsów i zadrażnień.

II. Wnioski

Odpowiadając na pytanie co, zdaniem naszym należałoby uczynić aby rozwiązać celowo i sprawiedliwie zagadnienie „godzinowego", stwierdzamy, powołując się na argumenty zawarte w załączonych memoriałach, oraz na analizę sytuacji przeprowadzoną w pierwszej części niniejszego pisma co następuje:

1. Dopóki metody administracji i warunki pracy przeds. „P.K.P." nie zostaną ustalone na tyle, aby możliwym było wprowadzenie odpowiednio zróżniczkowanych ryczałtów dla personelu parowozowego za czas pracy na parowozie — za system najsprawiedliwszy i jedynie wskazany uważamy „godzinowe", płacone za cały rzeczywisty czas pracy, licząc od przyjęcia parowozu w parowozowni macierzystej aż do oddania go w tejże parowozowni. Wysokość stawek takiego „godzinowego" za czas jazdy winna być różna dla różnych rodzajów pociągów, zależnie od ich szybkości. Uważając, iż obecne stosunki w niczym nie stoją na przeszkodzie wprowadzeniu takiego systemu, oraz, że system taki umożliwia dalsze uproszczenie formalności rachunkowo-manipulacyjnych, prosimy o rozpoczęcie studiów i obliczeń, mających na celu opracowanie odpowiednich przepisów oraz ustalenie wysokości stawek.

2. Rozumiejąc, iż systemu proponowanego pod 1) nie można opracować i wprowadzić z dnia na dzień, podczas gdy obecny stan rzeczy wymaga wydania zarządzeń doraźnych, i, że zarządzenia takie mogą się opierać tylko na wytworzonej ostatnio podstawie prawnej i faktycznej, proponujemy:

a) stosowne podwyższenie stawki „godzinowego" dla pociągów pośpiesznych i osobowych przyśpieszonych, dla pociągów motorowych spalinowych i elektrycznych, oraz dla pociągów towarowych dalekobieżnych kursujących z szybkością conajmniej 40 klm/godz., a to bez obniżania obowiązujących stawek „godzinowego" dla innych pociągów;

b) obniżenie niepłatnego czasu opóźnienia pociągów do 30 minut;

c) przyznanie „godzinowego" za czas przyjęcia i zdania parowozów manewrowych.

Z propozycjami tymi występujemy mając pełną świadomość, iż ich uwzględnienie wymaga zwiększenia kredytów na „godzinowe" ponad sumę, która byłaby niezbędną w/g obliczeń opartych o normy obecnie obowiązujące. Sądzimy jednakże, iż M.K. może i powinno ponieść wydatek na ten cel, a to z następujących powodów:

a) zmiana systemu zapewniła znaczne oszczędności administracyjne, wskutek czego cel zamierzony przez P. Ministra został w pełni osiągnięty. Uwzględnienie naszych propozycyj oszczędności tych w niczym nie umniejszy;

b) wbrew intencjom i zapewnieniom P. Ministra poszukiwano i osiągnięto przy tej sposobności dalsze oszczędności kosztem drużyn parowozowych. W/g posiadanych przez nas informacyj i materiałów, oszczędność z tego tytułu przekracza w sumie i to znacznie orientacyjną normę 10%;

c) dzięki temu istnieje zdaniem naszym możność pokrycia wydatków na podwyższenie stawek nawet bez przekraczania kredytów, gdyby zaś przekroczenie takie było konieczne — istnieje możność pokrycia nadwyżki z zwiększonych ostatnio dochodów P. K. P. W tym względzie powołujemy się na oświadczenie Pana Ministra Komunikacji złożone dnia 20 kwietnia 1936 r., w myśl którego gotów jest podwyższyć kredyt na „godzinowe" jeśli okaże się to koniecznym dla realizacji Jego przyrzeczeń, a konieczność taka, jak to wykazaliśmy wyżej, zachodzi niewątpliwie;

d) od chwili, w której ustalono orientacyjną normę 10% obniżki „godzinowego", wzrosły znacznie ceny środków żywności, a wzrost ten postępuje nadal w tempie groźnym dla równowagi budżetów pracowniczych zwyczajnych i nadzwyczajnych związanych z charakterem pracy drużyn parowozowych. Ponieważ „godzinowe" stanowi równoważnik diet za wyjazdy i przeznaczone jest na pokrycie zwiększonych wydatków, związanych z rodzajem zajęcia drużyn parowozowych i z warunkami ich pracy, przeto obniżanie tej należności w chwili obecnej nie da się niczym uzasadnić, a postulat cofnięcia obniżki uznany być musi za minimalny i usprawiedliwiony tym więcej, iż dotąd przez długi szereg lat równoważono budżety P. K. P. kosztem pracowników;

e) jakiekolwiek byłyby konsekwencje uwzględnienia naszych propozycyj, — zmuszeni jesteśmy podkreślić, że istniejący, a niemożliwy do utrzymania stan rzeczy wywołany został własnymi zarządzeniami M.K. wbrew protestom i ostrzeżeniom z naszej strony, oraz wskutek pominięcia i zlekceważenia naszych uwag i wniosków. Pracownicy parowozowni nie ponosząc winy w tej sprawie, nie mogą przyjąć na siebie odpowiedzialności za następstwa błędów popełnionych przez M. K. i nie powinni doznawać z tego powodu krzywdy, którą wyrównać musi przeds. P. K. P., bez względu na związane z tym koszty.

Przedkładając memoriał niniejszy, dotyczący zagadnień podstawowych, zawiadamiamy, iż równocześnie zwracamy się do M.K. z wnioskami i uwagami na temat niewłaściwego i sprzecznego z tekstem stosowania obecnie obowiązujących przepisów, tudzież w sprawie sposobu ustalenia

norm przyjęcia i zdania parowozu w/g „potrzeb technicznych", które to normy są w wielu wypadkach nie życiowe i nie wystarczające.

Ponad to, zastrzegamy sobie przedłożenie osobnego memoriału w sprawie „wagonowo-strefowego" na liniach wąskotorowych, które obniżone zostało od 1.6. 1936 r. bez racji i uzasadnienia a wbrew zapewnieniom Pana Ministra, mimo, iż nie zachodziła potrzeba zmiany systemu, i co do którego M. K., mimo kilkakrotnych naszych wystąpień, nie powzięło dotąd żadnych decyzyj.

Prezes Związku:
(—) *Siadak.*

Sekretarz Generalny:
(—) *Spyt.*

MEMORIAŁ W SPRAWIE NIEWŁAŚCIWEGO STOSOWANIA PRZEPISÓW O „GODZINOWYM"

Zasady, na których opiera się obowiązujący system obliczania należności drużyn parowozowych za czas pracy na parowozie, są zdaniem naszym, niewłaściwe, a wskutek tego dla licznych drużyn w wysokim stopniu krzywdzące. Krytyczny pogląd nasz na podstawowe założenia tego systemu uzasadnialiśmy wobec M. K. już wielokrotnie, ostatnio zaś, na wezwanie p. Dyrektora Departamentu Mechanicznego M. K., inż. M. Stodolskiego, złożyliśmy na jego ręce memoriał z dnia 14 października 1937 r. oparty o obszerny i wszechstronny materiał statystyczny, w którym uzasadniamy raz jeszcze zarzuty nasze w stosunku do założeń na jakich system ów jest oparty, tudzież podajemy wnioski wskazujące, w jaki sposób, zdaniem naszym, winien on być zreformowany.

Niezależnie od zasadniczego naszego stanowiska w stosunku do podstawowych założeń, na których oparte są przepisy o „godzinowym" sformułowane w zarządzeniu P. Ministra Komunikacji z dnia 3 grudnia 1936 r. Dz. Urz. M. K. Nr 70 poz. 360 w brzmieniu zmienionym zarządzeniem M. K. z dn. 24 lipca 1937 r. Dz. Urz. M. K. Nr 28 poz. 216, zmuszeni jesteśmy wystąpić niniejszym wobec M. K. z reklamacją na sposób wykonywania w praktyce tych przepisów. Posiadane przez nas informacje, pochodzące ze wszystkich okręgów dyrekcyjnych, upoważniają nas do stwierdzenia, iż organy wykonawcze stosują przepisy te niewłaściwie z krzywdą drużyn parowozowych. Niewłaściwy sposób stosowania obowiązujących przepisów o „godzinowym", stwierdziliśmy w dziedzinach następujących:

I.

Czas przyjęcia i zdania parowozu.

Według postanowień § 2 ust. (2) pkt. 3 obowiązujących przepisów o „godzinowym", drużyny parowozowe otrzymują dodatek godzinowy za przygotowanie parowozu przed odjazdem ze stacji objęcia parowozu i za zdanie parowozu po przyjeździe pociągu na stację zdania parowozu według norm ustalonych dla poszczególnych parowozowni przez dyrekcje O. K. P. Przed wejściem w życie noweli z dnia 24 lipca 1937 r. dyrekcje ustalały czas przyjęcia i zdania parowozu na podstawie przytoczonego przepisu w sposób teoretyczny celem wyrównania ogólnego poziomu należności z tytułu „godzinowego" na poszczególnych pociągach do wskazanej z góry normy. Obecnie ustalono dla poszczególnych parowozowni tzw. „techniczny" czas przyjęcia i zdania parowozu, przy czym, w niektórych parowozowniach obowiązuje odmienny czas przyjęcia i zdania dla parowozów obsługujących pociągi pasażerskie, odmienny zaś dla parowozów obsługujących pociągi towarowe.

Według powszechnej opinii drużyn parowozowych ów „techniczny" czas przyjęcia i zdania parowozu jest z reguły zbyt niski i nie wystarcza ani na odpowiednie i prawidłowe przyjęcie parowozu, ani też na rzeczywiste jego zdanie. Zdajemy sobie sprawę z faktu, iż właściwe ustalenie czasu przyjęcia i zdania parowozu, o ile czas ten nie ma przekraczać $2^1/_2$ godziny, należy do kompetencji poszczególnych dyrekcyj, tym niemniej jednakże sprawa ta nie może być uregulowana w sposób należyty tak długo, dopóki Ministerstwo Komunikacji nie udzieli dyrekcjom wiążących w tym względzie pouczeń i nie ustali ogólnie obowiązujących zasad, które winny być przestrzegane przy normowaniu czasu przyjęcia i zdania parowozu w poszczególnych parowozowniach. Te zasady i pouczenia winny, zdaniem naszym, uwzględniać okoliczności następujące:

1) Z niewiadomych nam przyczyn, a bez należytego uzasadnienia w treści obowiązujących przepisów, dyrekcje brały pod uwagę przy ustalaniu czasu przyjęcia i zdania parowozu wyłącznie czas potrzebny na zdanie wzgl. przyjęcie ściśle techniczne, nie uwzględniały natomiast żadnych innych okoliczności, chociaż te wpływają z reguły decydująco na okres, który w zależności od warunków lokalnych, minąć musi od chwili, w której drużyna obowiązana jest zgłosić się po odbiór parowozu do chwili wyruszenia pociągu w drogę, wzgl. odwrotnie od chwili przyjazdu pociągu do chwili rzeczywistego oddania parowozu pod nadzór pracowników parowozowni. Nie uwzględniono zatem z reguły czasu, który mija od chwili opuszczenia przez parowóz granicy torów trakcyjnych do chwili odjazdu pociągu i odwrotnie, mimo, iż czas ten może być stosunkowo bardzo długi, jak to ma miejsce np. na węźle warszawskim w ogóle, szczególnie zaś w wypadkach, gdy parowozy z Warszawy Zachodniej obsługują pociągi odchodzące z Warszawy Wschodniej, lub odwrotnie. To samo zjawisko zachodzi w wielu parowozowniach większych o intensywnym ruchu, o znacznej odległości stacji od parowozowni wzgl. o niekorzystnym z tego punktu widzenia rozplanowaniu torów, urządzeń, rozjazdów itd. Nie brano również pod uwagę warunków szczególnych, wpływających na przedłużenie czasu niezbędnego na przyjęcie i zdanie parowozu, np. istnienia obrotnic zbyt krótkich dla niektórych serji parowozów, braku mechanicznych urządzeń do podawania węgla itd. Wreszcie nie uwzględniły dyrekcje czasu, który drużyna parowozowa poświęcić musi pracy nad przygotowaniem pociągów towarowych, prowadzonych na hamulcach zespolonych do drogi, tj. czasu niezbędnego do napełnienia przewodów hamulcowych powietrzem i do przeprowadzenia próby hamulców. Czas niezbędny na przeprowadzenie wskazanych ostatnio czynności wynosi z reguły więcej niż $^1/_2$ godziny i należy niewątpliwie do czasu potrzebnego ze względów technicznych, czego jednakże dyrekcje pod uwagę nie wzięły.

2) Także i dla potrzeb ściśle technicznych obecne normy nie są wystarczające. W najlepszym razie dyrekcje przyjęły za normę czas minimalny, nie zaś, jak to powinny uczynić, czas przeciętnie potrzebny na przyjęcie i zdanie parowozu. Żadnych dowodów ani żadnego uzasadnienia nie wymaga ten pogląd w wypadkach, w których czas przyjęcia i zdania parowozu ustalony został na 30, 35 i 40 minut, jest to bowiem czas jawnie niedostateczny. W wielu wypadkach nie wystarcza nawet i czas określony na godzinę wzgl. na $1^1/_2$ godziny. W ogólności dyrekcje starały się planowo i celowo przy tej sposobności zredukować czas przyjęcia i zdania poniżej norm, jakie obowiązywały przed zmianą systemu, tj. przed 1. 6. 1926 r.

3) Niedostateczne są normy przyjęcia i zdania wagonów motorowych spalinowych, a to z uwagi na zlekceważoną przez dyrekcje konieczność skrupulatnego i dokładnego zbadania mechanizmu motorów, połączeń, przewodów itd., co w stacjach zwrotnych drużyna wagonu motorowego uskutecznić musi we własnym zakresie działania, ponadto zaś przeprowadzić musi również własnymi siłami niezbędne zawsze naprawy, nie mogąc się w tym wyręczyć personelem parowozowni nie wyszkolonym i nie przygotowanym fachowo do naprawy motorów.

W tym stanie rzeczy, celem przystosowania norm czasu przyjęcia i zdania do warunków rzeczywistych, niezbędne jest polecenie dyrekcjom, aby przeprowadziły gruntowną rewizję norm dotychczasowych i aby ustaliły normy na przyszłość na nowych podstawach z uwzględnieniem całego okresu, który według warunków lokalnych upływa przeciętnie w normalnych warunkach od chwili, w której drużyna obowiązana jest zgłosić się celem przyjęcia parowozu, aż do chwili ustalonego w rozkładzie

jazdy odjazdu pociągu ze stacji. Normy czasu przyjęcia i zdania wagonów motorowych spalinowych ustalone być winny co najmniej na 2 godziny dla wagonów jednomotorowych i co najmniej na 3 godziny dla wagonów dwumotorowych.

II. Należność za postój w stacjach zmiany numeracji pociągu.

W myśl postanowień § 2 ust. (2) pkt. 1 obowiązujących przepisów o „godzinowym", dodatek godzinowy za czas służby w drodze na parowozie należy się drużynie za czas od chwili wyjazdu ze stacji objęcia parowozu do chwili przyjazdu na stację zdania parowozu, określony w służbowym rozkładzie jazdy. W świetle tych postanowień nie ulega wątpliwości, że w wypadkach, gdy na stacjach pośrednich, na których nie następuje ani zdanie, ani przyjęcie parowozu, ulega zmianie numeracja pociągu i gdy ma miejsce związany z tym dłuższy postój, czas tego postoju winien być zaliczony do rozkładowego czasu jazdy i opłacony stawką „godzinowego" w wysokości normalnej; jest to bowiem czas, który planowo, według rozkładu jazdy przypada pomiędzy chwilą wyjazdu ze stacji objęcia parowozu i chwilą przyjazdu na stację zdania parowozu.

Mimo to we wszystkich prawie dyrekcjach zdarzają się wypadki, iż czasu takiego nie opłaca się w ogóle dodatkiem „godzinowym". Jako charakterystyczne i jaskrawe przykłady podajemy: 1) pociąg osobowy Nr 231/221/241 na odcinku Kraków—Dębica oraz odpowiadający mu pociąg powrotny Nr 242/228 na odcinku Dębica—Kraków. Przy tym pociągu Dyrekcja O. K. P. w Krakowie nie opłaca i mimo reklamacji opłacać nie chce planowego postoju w stacji Bochnia przy zmianie numeracji pociągu 231 na 221 ilości 6 godzin 44 min., czasu postoju, w stacji Tarnów przy zmianie numeracji pociągu 221 na 241 w ilości min. 17, oraz czasu postoju w stacji Tarnów w drodze powrotnej przy zmianie Nr poc. 242 na 228 w ilości 2 godz. i 35 min. 2) Pociąg towarowy zbiorowy Nr 3374/3577 na linii Łódź Fabr. — Widzew — Chojny, przy którym Dyrekcja O. K. P. w Warszawie nie opłaca zupełnie dodatkiem godzinowym czasu pobytu w stacji Widzew, na której następuje zmiana numeru pociągu, co jest tym więcej rażące i szczególnie krzywdzące dla drużyn, iż w czasie tego pobytu drużyny wykonywują przez 7—8 godzin planowo pracę manewrową. W ten sposób, wskutek jawnie błędnej interpretacji obowiązujących przepisów, drużyny parowozowe nie otrzymują należności za produktywną i pełnowartościową pracę, którą wykonują na stacji zmiany numeracji pociągów. Przykładów podobnych jest bardzo wiele, a przytaczanie wszystkich znanych nam przypadków nie prowadziłoby do celu, albowiem tylko wydanie dyrekcjom wyraźnego pouczenia, iż czas postoju w stacji zmiany numeracji pociągu winien być opłacany dodatkiem godzinowym w pełnym wymiarze, może zapobiec niewłaściwej interpretacji przepisów. Przy sposobności należało by, zdaniem naszym, wyjaśnić dyrekcjom, iż wyjątek ustanowiony w § 2 ust. (2) pkt. 2 obowiązujących przepisów o „godzinowym" odnosi się i może mieć zastosowanie jedynie i wyłącznie w wypadkach zmiany rodzaju pociągu i, że rozciąganie wyjątku tego na wypadki zmiany numeracji pociągu nie mogą mieć miejsca. Podkreślamy, iż z reklamacjami na ten temat zwracaliśmy się do M. K. jeszcze przed wydaniem noweli z dnia 24 lipca 1937 r. i, że prosiliśmy o wyraźne wskazanie właściwego sposobu rozumienia przepisów bądź to w samym ich tekście, bądź też w oddzielnej instrukcji, jednakże mimo zapewnień, iż sprawa ta zostanie dyrekcjom wyjaśniona i należycie załatwiona, dotąd ma miejsce niewłaściwe stosowanie obowiązujących przepisów.

III. Należność za postój w stacjach zwrotnych.

Według postanowień § 2 ust. (3) przepisów o „godzinowym" otrzymują drużyny parowozowe stosowne wynagrodzenie za czas pobytu z parowozem w stacji zwrotnej, w której nie następuje zdanie parowozu. Z tekstu przepisów wynika, iż czas postoju w stacji zwrotnej winien być zaliczony w całości co do minuty i, że dyrekcjom nieprzysługuje prawo potrącania czegokolwiek z tego czasu czy też ryczałtowania go według norm niższych od czasu rzeczywistego. Mimo to ryczałtowanie takie ma miejsce w bardzo licznych wypadkach, szczególnie zaś w stacjach zwrotnych podwarszawskich, jak np. Małkinia, Tłuszcz, Zegrze, Łochów itd. Dla uniknięcia wynikających stąd pokrzywdzeń uważamy za konieczne wydanie dyrekcjom polecenia, aby opłacały drużynom całkowity czas postoju w stacjach zwrotnych, w których nie następuje zdanie parowozu, a to bez jakichkolwiek potrąceń i bez stosowania ryczałtów niższych od czasu rzeczywistego.

IV. Pociągi gospodarcze.

Według postanowień § 2 ust. (1) przepisów o „godzinowym" otrzymują drużyny połowę stawki „godzinowego" przewidzianego dla pociągów towarowych za czas służby w drodze na parowozie przy pociągach gospodarczych, przy czym nowela z dnia 24 lipca 1937 r. wyjaśniła, iż za pociągi „gospodarcze" w rozumieniu przepisów o „godzinowym" uważać należy takie tylko pociągi, które przewożą materiały na potrzeby kolei między stacjami jednego węzła lub wysyłane są na linię z materiałem do robót drogowych. Mimo to poszczególne dyrekcje nadal uważają za pociągi „gospodarcze" w rozumieniu omawianych przepisów wszystkie bez wyjątku pociągi, które przewożą nie towary na zlecenie klientów kolei, lecz materiały kolejowe, choćby nawet pociągi takie kursowały na odcinkach dług. 200, 300 i więcej km i aczkolwiek nie pracują one na linii pomiędzy stacjami. Dyrekcje nie chcą również uznać za pociągi towarowe i opłacać pełną stawką tych pociągów, które po wykonanej pracy na linii wracają w pełnych składach, nie zatrzymując się na linii do stacji macierzystej, a to nawet i w tych wypadkach w których do składów takich doczepiane są wagony z towarem. Otrzymaliśmy z tego powodu liczne zażalenia ze wszystkich bez wyjątku dyrekcji, a wobec tego, iż interwencje okręgowych organów naszego Związku nie odnoszą żadnego skutku i natrafiają na stanowczy opór w dyrekcjach, niezbędnym jest wyjaśnienie ze strony M. K. i polecenie, aby 50% stawka „godzinowego" stosowana była jedynie i wyłącznie przy tych pociągach „gospodarczych", które nie przekraczają granic jednego i tego samego węzła kolejowego, lub które wysyłane są do pracy na linię, wszystkie zaś inne pociągi choćby nawet i przewoziły materiał kolejowy, w szczególności zaś pociągi powracające po pracy na linii z próżnymi składami do stacji macierzystej, lub przewożące materiały kolejowe poza granice jednego i tego samego węzła, a na linii nie pracujące, powinny być uważane za pociągi towarowe i opłacane pełną. 100% stawką „godzinowego".

V. Wykorzystywanie opóźnień.

Zgodnie z postanowieniami § 2 ust. (4) przepisów o „godzinowym" opóźnienia w drodze poniżej 2 godzin nie są opłacane dodatkiem godzinowym. Okoliczność tę wykorzystuje służba stacyjna przez celowe opóźnianie pociągów towarowych już w stacji wyjazdowej. Jeżeli opóźnienie takie przekracza 2 godziny, wówczas pokrywa się je w stacjach pośrednich przez zmianę numeracji pociągu, ponieważ zaś, jak to wskazano wyżej pod II, dyrekcje nie płacą z reguły za czas postoju w stacjach zmiany numeracji pociągu, przeto zdarza się, iż nie jest opłacane nawet 4- i 5-godzinne opóźnienie.

Istnieje także i inny sposób wykorzystywania opóźnień pociągów na szkodę drużyn parowozowych. Poszczególne dyrekcje podając sposób stosowania przepisów o „godzinowym" w brzmieniu zmienionym nowelą z dn. 24 lipca 1937 r. i komunikując podległym parowozowniom ustalone normy czasu przyjęcia i zdania, zastrzegły się wyraźnie, iż na wypadek, gdyby czas od przyjazdu do odjazdu pociągu w parowozowni zwrotnej był mniejszy od ustalonych norm czasu na zdanie i przygotowanie parowozu, nie należy drużynie kwitować przyjęcia i zdania, lecz wykazywać w stosownej rubryce marszruty, „czas postoju w stacji zwrotnej". W ten sposób drużyna zatrzymana w drodze przed przybyciem do stacji końcowej nie tylko nie otrzymuje „godzinowego" za pierwsze 2 godziny opóźnienia, lecz nadto traci „godzinowe" w pełnym wymiarze za normalny dla tego pociągu czas przyjęcia i zdania parowozu, chociaż wykonać musi cały szereg czynności technicznych i to w

tempie przyśpieszonym i chociaż z tego powodu pozbawiona jest możności należytego wypoczynku.

Wobec bezskuteczności interwencji okręgowych organów naszego Związku w poszczególnych dyrekcjach i wobec kategorycznego brzmienia zarządzeń dyrekcji o zakazie zaliczania czasu przyjęcia i zdania w wypadkach opóźnień, niezbędne jest wydanie przez M. K. zakazu nieprzewidzianej w rozkładzie jazdy zmiany numeracji pociągów towarowych w wypadkach opóźnień, tudzież polecenia, aby mimo opóźnienia kwitowano drużynom zawsze przewidziany dla danego pociągu czas przyjęcia i zdania parowozu w parowozowniach zwrotnych.

VI. Potrącanie czasu wyposażenia parowozów w służbie manewrowej.

Według postanowień § 47 przepisów o gospodarce parowozowej, parowozy manewrowe na stacjach z dużym obrotem wagonów mogą przerywać pracę dla nabrania paliwa i wody, tudzież dla oczyszczenia i posmarowania ogółem na 2 godziny wzgl. na 3 godziny w ciągu doby. Czas potrzebny na przeprowadzenie tej czynności należy z natury rzeczy i winien być zaliczony według przytoczonego przepisu do czasu pracy parowozów, a wobec tego, powinien także podlegać opłacie według stawki przewidzianej w przepisach o „godzinowym" na czas manewrowania parowozem manewrowym.

Tymczasem, na poszczególnych stacjach pracownicy służby ruchu mimo żądania i mimo zażaleń ze strony drużyn parowozowych, nie chcą kwitować tego czasu, przez co pozbawiają drużyny należnego im za ten czas dodatku „godzinowego". Praktyka ta stoi w ścisłym związku z przepisami o premiowaniu pracy manerwowej, jest jednakże jawnie sprzeczna zarówno z przepisami o „godzinowym", jak też i z przepisami o gospodarce parowozowej. Ponieważ wskutek zdecydowanego oporu ze strony służby ruchu, która nie ustępuje nawet wobec interwencji w poszczególnych dyrekcjach, koniecznym jest wydanie dyrekcjom wyraźnego polecenia, aby służba ruchu kwitowała przewidziany w § 47 przepisów o gospodarce parowozowej czas niezbędny na wyposażenie parowozów manewrowych i aby za czas ten płacono drużynom zatrudnionym w pracy manewrowej przewidzianą w przepisach o „godzinowym" należność.

———

Przedkładając Ministerstwu Komunikacji uwagi i reklamacje, które zdążyliśmy zebrać, na temat sposobu stosowania nowych przepisów o „godzinowych" za czas od chwili wejścia w życie noweli z dnia 24 lipca 1937 r., zaznaczyliśmy, iż materiał posiadany przez nas w chwili obecnej nie jest jeszcze kompletny i, że w razie potrzeby, na wypadek gdyby nadeszły pod naszym adresem dalsze jeszcze reklamacje, zastrzegamy sobie prawo dodatkowego ich przedłożenia.

Z uwagi na okoliczność, iż przedłożone reklamacje oparte są na niewłaściwym sposobie stosowania i interpretowania obowiązujących przepisów, prosimy nie tylko o wydanie stosownych zarządzeń, aby uniknąć podobnych praktyk w przyszłości, lecz nadto i o polecenie dyrekcjom, aby wyrównały drużynom parowozowym niedopłaconą część należności z tytułu „godzinowego" za cały czas ubiegły.

Prezes Związku: (—) *Siadak*,
Sekretarz generalny: (—) *Spyt*.

ZA KULISAMI

Szerokim nurtem płynie życie organizacyjne kolejarzy polskich. Działa wśród nich ogółem — jeśli się nie mylimy — 17 organizacji, w tym aż 15 związków zawodowych, wychodzi dla ich użytek kilkanaście czasopism ogólno - zawodowych lub też ściśle fachowych, ich potrzebom służą, urządzone i utrzymywane za ich własne pieniądze liczne domy, lokale, świetlice, boiska i a nawet i sanatoria; śpieszą im z pomocą w najrozmaitszych wypadkach „kasy" i „fundusze". W społeczeństwie cieszą się kolejarze z tego powodu opinią głęboko uspołecznionych obywateli, a ruch zawodowy kolejarski zażywa z dawna sławy ruchu poważnego.

Nie wszyscy jednakże, a najmniej sami, kolejarze, ci, oczywiście, którzy wypełniają szeregi wszystkich tych organizacyj i utrzymują je swymi składkami, zdają sobie sprawę z tego, co kryje się pod tą szeroką, rozlewną falą, w jakim kierunku płynie nurt właściwy i kto nim kieruje. Dochodzi do ich wiadomości z reguły to tylko, co dzieje się na powierzchni życia, a więc sprawy codziennych trosk i postulatów zawodowych, zagadnienia personalne, nierzadko spory, walki i polemiki pomiędzy organizacjami. Uchodzi natomiast ich uwagi to, co najważniejsze i najbardziej istotne, nie zdają sobie sprawy z doniosłych przemian i ze znamiennej ewolucji, której ruch zawodowy uległ w ciągu ostatnich lat siedmiu i która zmieniła gruntownie pierwotny jego charakter, aczkolwiek na zewnątrz, z pozoru, nie zaszły żadne, bijące w oczy zmiany.

Spośród owych 17-tu organizacji, dwie, tj. „Kolejowe Przysposobienie Wojskowe" i „Rodzina Kolejowa" mają specjalne zadania i odrębny charakter. Pozostawmy je na razie na uboczu i zajmijmy się pozostałą resztą, tj. tymi zrzeszeniami, które, jeśli nawet nie z imienia, to ze swych celów i aspiracji, są lub pragną być związkami zawodowymi.

W działalności swej kolejarskie związki zawodowe liczyć się muszą i liczyły się na ogół zawsze (jeśli dla uproszczenia pominiemy kilka pierwszych lat od odzyskania niepodległości), zarówno z charakterem prawnym stosunku służbowego pracowników kolejowych, jak też i z szczególnie ważną i doniosłą rolą, jaką transport kolejowy odgrywa w życiu gospodarczym i w apracie obronnym naszego Państwa. Okoliczności te uszczuplają bardzo arsenał środków, którymi związki posługiwać się mogą dla urzeczywistnienia swoich zadań i celów i dla spełnienia swych zadań. A więc nie mogą związki te np. zawierać umów zbiorowych tak jak to czynią związki pracowników prywatnych a stosowanie strajku jako broni w walce o prawa i warunki bytu nasuwało nawet w czasach najpełniejszych swobód obywatelskich bardzo poważne wątpliwości, dziś zaś jest wyraźnie i surowo zakazane.

Byłoby jednakże błędem lekceważyć z tego powodu doniosłą rolę związków zawodowych pracowników kolejowych zarówno w węższej dziedzinie kształtowania warunków pracy, licznej, bo do 200.000 osób dochodzącej rzeszy pracowników P. K. P. jak też i na szerszej arenie życia społecznego w ogóle.. Jak kolwiek ograniczone byłyby środki ich działania — wpływ ich na stosunki służbowe może być decydującv a ich znaczenia jako organów opinii pracowniczej, którą same zresztą kierują, pomijać nie może nikt, kto z tych, czy innych względów w kalkulaciach i przewidywaniach swoich musi brać pod uwagę poglądy, nastroje i sposób zachowania się pracowników tej gałęzi transportu, której w obecnych warunkach nic innego zastąpić nie może.

Trudno się tedy dziwić, że o duszę kolejarza i o wpływy w związkach zawodowych kolejarskich toczyła się i toczy zażarta walka pomiędzy rozmaitymi kierunkami i światopoglądami, nie sposób jednakże zaprzeczyć równocześnie, że z punktu widzenia interesów pracowniczych — te zaś powinny być dla ruchu zawodowego jedynie miarodajne i rozstrzygające — związki wówczas tylko spełnić mogą należycie swoje zadanie jeśli w działalności swojej będą niezależne.

Nie znaczy to oczywiście, iż związki zawodowe mogą lub powinny odgrodzić się chińskim murem od społeczeństwa i od nurtujących w nim prądów, uniezależnić się od biegu życia społecznego, w którym chcąc czy nie chcąc muszą brać udział lub wyzbyć się prawa do własnego sądu o tym co jest i jak być powinno. Są jednak formy zależności szczególnie niebezpieczne, a do nich należy zależność od pracodawcy oraz od czynników postronnych, używających ruchu zawodowego za narzędzie do osiągnięcia celów obcych najzupełniej właściwym zadaniom tego ruchu lub nawet dla zadań tych wręcz wrogich.

W taką zależność popadła jednak, niestety, olbrzymia większość kolejarskich związków zawodowych w naszym kraju.

Najbardziej znamienny rodzaj zależności wypływa z faktu potrącania składek członkowskich z list płacy. Złudzeniem i naiwnością byłoby przypuszczać, iż pracodawca odgrywa w

tym wypadku tylko skromną rolę inkasenta. Wie on dobrze, że od jego dobrej woli, od jego decyzji, mocą której może w każdej chwili odmówić dalszych swoich w tym względzie usług — zależy wprost egzystencja związku i musiałby być bardzo naiwny lub ponad ludzką miarę dobroduszny gdyby z faktu tego nie wyciągnął właściwych wniosków. Sytuacja w kolejnictwie naszym jest zresztą pod tym względem jasna i niedwuznaczna: M. K. już w r. 1930 powiedziało Związkom wyraźnie, że rolą ikansenta zadowolić się nie myśli, zażądało poddania się pod kontrolę i wykonywuje ją skrupulatnie a groźba cofnięcia inkasa składek, ciąży odtąd i ciążyć musi na związkach które nie mogły zdobyć się na niezależność w tym względzie nawet gdyby czynniki miarodajne nigdy i ani jednym słowem o groźbie tej nie wspomniały, co jak wiadomo, śmiało poczytać można za ideał trudny do osiągnięcia.

Zależność związków zawodowych nie ogranicza się jednak do tej tylko, coprawda niezmiernie ważnej, dziedziny. Od pewnego czasu, w szczególności zaś od czasu gdy na arenę życia kolejarskiego wstąpił p. poseł Starzak popadły wszystkie prawie związki zawodowe w zależność od K.P.W. czy też od p. posła Starzaka osobiście.

KPW. nie jest związkiem zawodowym i ma a raczej powinno mieć inne cele na widoku. Jego zadaniem jest przygotowanie kolejarzy pod względem wojskowym do obrony kraju. Wprawdzie wiadomo jest, że kolejarze spełniać będą obowiązki swe w czasie wojny, nie w szeregach wojska lecz na swoich posterunkach służbowych, tym nie mniej jednak jest rzeczą celową i pożyteczną zapewnić im w wielu dziedzinach wyszkolenie specjalne, które na wypadek wojny może być przydatne. Zadania swoje K.P.W. pojmuje bardzo szeroko kładąc nacisk bodaj największy na tzw. „wychowanie obywatelskie" czy też na „przysposobienie moralne" kolejarzy do zadań wojennych.

Jest to objaw zupełnie naturalny i nie widzimy w tym nic dziwnego, jednakże w tej, tak bardzo rozległej dziedzinie, łatwo jest zabrnąć za daleko i wleźć — jeśli wolno się tak wyrazić— na cudze podwórko. A jest to perspektywa niebezpieczna, bo staje się źródłem podejrzeń, konfliktów i sporów, zmusza do porzucenia niezbędnej dla celów przysposobienia wojskowego neutralności i bezstronności i może stanąć na przeszkodzie lub nawet wręcz uniemożliwić spełnienie tych zadań, które są dla K.P.W. najważniejsze a — zdaniem naszym — jedynie właściwe. Jeśli potrzeba przykładów bliskich a znamiennych — wskażemy na konflikt, który niedawno rozegrał się w przedsiębiorstwie Polska Poczta, Telegraf i Telefon i zakończył się polubownie jedynie tylko za cenę wycofania się P.P.W., na właściwe tej organizacji pole działania.

K.P.W. zdąża świadomie, czy nieświadomie, pod kierunkiem p. posła Starzaka w tym samym kierunku z którego PPW. musiało się wycofać a postępowanie prezesa tej organizacji robi takie wrażenie, jak gdyby zależało mu nie tyle na tym aby kolejarzy przysposobić należycie na wypadek wojny ile aby ich w czasie pokoju pilnować i nadzorować.

Nie mamy zamiaru poruszać ponownie niektórych objawów tej działalności omówionych już poprzednio na łamach „Maszynisty" przy innej sposobności, tym razem chodzi nam bowiem, w granicach tematu, o co innego.

Od wielu miesięcy odbywa p. poseł Starzak regularnie co miesiąc konwentykle z wszystkimi związkami zawodowymi — wyłączając ZZK i ZZM. Nie wiemy dokładnie, a raczej nie wiemy oficjalnie jakie sprawy stanowiły i stanowią przedmiot obrad na tych konwentyklach. Do wiadomości publicznej dochodziły z tej areny rzeczy — z interesującego nas tutaj punktu widzenia — raczej obojętne a więc jeden i drugi podatek, uroczyste wystąpienia przy właściwych okazjach itp. Ostatnio jednakże postanowił p. Starzak ująć dotychczasowy zwyczaj w formy stałe i przystąpił do organizowania *„Komitetu Stowarzyszeń Pracowników Komunikacji"*.

W projekcie regulaminu tego komitetu czytamy rzeczy które zainteresować a nawet — powiemy wyraźnie — zaniepokoić muszą każdego kolejarza, któremu los i oblicze ruchu zawodowego kolejarskiego nie są obojętne. A więc zadaniem Komitetu ma być omawianie i badanie wszystkich spraw, które dotyczą życia społecznego i *zawodowego* pracowników M. K. i przedsiębiorstwa P.K.P. a należą do zakresu działania więcej niż jednego stowarzyszenia — to jest spraw najważniejszych — tudzież *uzgadnianie* między stowarzyszeniami *zapatrywań* na te sprawy i *koordynowanie działalności* owych stowarzyszeń a specjalnie ich *akcji w poszczególnych sprawach*. Zadania swe Komitet zamierza spełniać przez odbywanie przynajmniej raz na miesiąc zebrań, podejmowanie uchwał i *organizowanie* w razie potrzeby *wspólnej akcji*. W skład Komitetu wchodzić mają tylko Prezesi zrzeszonych organizacyj a na jego czele stać będzie *Prezes, który reprezentuje Komitet na zewnątrz i kieruje jego pracami*, 2 wiceprezesów, sekretarz i skarbnik, wszyscy *wybrani imiennie* przez Komitet. Stowarzyszenia należące do Komitetu muszą *wnioski* swe *zgłaszać na ręce Prezydium co najmniej na 10 dni naprzód a uchwały Komitetu są wiążące dla tych stowarzyszeń które za nimi głosowały*.

W Komitecie uczestniczyć mają, według naszych informacyj, wszystkie związki zawodowe z wyjątkiem ZZK. i ZZM. a więc ZKP., ZUK., lwowski ZUPK., Związek Drużyn Konduktorskich, BBZM., Zrzeszenie Prac. Adm. Techn., Związki — Inżynierów, Lekarzy i Prawników Kolejowych, Związek Zwrotniczych, Zw. Drogowców oraz obie „Federacje", ponadto zaś K.P.W. i „Rodzina Kolejowa". Prezesem Komitetu nie będzie chyba nikt inny jak tylko Führer polskiego Eisenbahnerfrontu p. poseł Starzak.

Nie trudno się zorientować, iż zorganizowanie takiego Komitetu oznacza *poddanie całego niemal ruchu zawodowego kolejarskiego pod kuratelę p. Starzaka*. Od chwili zorganizowania tego Komitetu związki wchodzące w jego skład nie będą już reprezentowały opinii swych członków lecz *zapatrywania uzgodnione* przez Komitet i nie będą robiły tego co im nakazuje potrzeba lecz to, co zostało *skoordynowane* w porozumieniu z K.P.W. i „Rodziną Kolejową".

P. Starzak, który jest inicjatorem i będzie bez wątpienia kierownikiem Komitetu jest posłem i bierze czynny udział w życiu politycznym, łatwo więc przewidzieć, że Komitet będzie prowadził działalność zgodną z interesami i poglądami politycznymi swego przywódcy, nie będzie natomiast ani wyrażał poglądów ani też podejmował akcji, która nie zyska jego aprobaty. Nie wiemy i nie obchodzi nas wcale jaki to mianowicie jest kierunek i do której grupki politycznej p. Starzak należy. P. Starzak jest jednak równocześnie Prezesem KPW. a jako taki angażuje w tej robocie reprezentowaną przez siebie organizację.

To zaś uważamy za rzecz niewłaściwą i dla zadań KPW. wyraźnie nie bezpieczną. Co ma wspólnego przysposobienie wojskowe ze sprawami zawodowymi i czy nie byłoby bardziej właściwym aby organizacja ta nie wychodziła ze swej właściwej roli i trzymała się zdala od tych drażliwych zagadnień, na których nie może nic zyskać a za to stracić może wiele np. zaufanie pracowników kolejowych, które, zdaniem naszym, jest dla niej wbrew wszelkim pozorom niezbędne, jeśli rolę swą chce spełnić uczciwie i należycie.

Nie należymy i nie zamierzamy wstąpić do Komitetu p. Starzaka ani też za działalność KPW. nie ponosimy odpowiedzialności. Mógłby nam zatem ktoś zarzucić, że mieszamy się do rzeczy, które nas nic nie obchodzą.

Jednakże nie możemy patrzeć obojętnie na to, jak znakomita większość związków zawodowych kolejarskich, spętanych już i tak zależnością od M. K. traci nawet i pozostałe resztki swobody działania i porusza się po arenie życia społecznego z zakneblowanymi ustami i z przetrąconym kręgosłupem. Także i sprawa przysposobienia wojskowego kolejarzy nie jest nam obojętna zarówno jako obywatelom mającym nie mniejsze od innych prawo zabierania głosu w sprawach obchodzących całe społeczeństwo, jak też i dla tego, że w szeregach KPW. jest wielu naszych członków, którzy inną drogą nie mogą dać wyrazu nurtującym ich wątpliwościom i zastrzeżeniom.

Dlatego, jako organizacja zawodowa mamy prawo a jako organizacja niezależna mamy obowiązek poinformować pracowników kolejowych o tym co się dzieje za kulisami i poddać im pod rozwagę pytanie, czy zgo-

dne jest z ich wolą aby ich interesy reprezentował i o sposobie ich działalności w sprawach *zawodowych* decydował Komitet pod komendą p. Starzaka a czynnikom, do których należy nadzór nad działalnością KPW. zwrócić musimy uwagę na opisane wyżej obiawy tej działalności, bez wątpienia szkodliwe dla doniosłych zadań, którym KPW. wyłącznie służyć powinno.

SPRAWY SŁUŻBOWE

CZAS PRACY

Zagadnienie czasu pracy w służbie parowozowej na P.K.P. należy do tych dziwnych zagadnień, które nie schodzą ani na chwilę z porządku pracy związkowej, mimo, iż w teorii panuje pomiędzy M. K. a przedstawicielstwem pracowników idealna zgoda i harmonia.

Przepisy o czasie pracy obowiązują bez zmian istotnych od r. 1920 i nikt, przynajmniej oficjalnie, nie kwestionuje ani ich treści, ani ich mocy obowiązującej. Jeżeli chodzi o służbę parowozową—przepisy te są wyjątkowo jasne, proste i nieskomplikowane. Pominąwszy rezerwę nieczynną, oczekiwanie na przyjęcie pociągu na terenie parowozowni i przerwy w pracy manewrowej, obowiązuje w tej służbie współczynnik „1", czas trwania służby nieprzerwanej nie może przekraczać godzin 12 i przedłużać go nie wolno, nie wolno przekraczać norm czasu służby nocnej, ani też odmawiać pracownikom należnego, a określonego dokładnie wypoczynku.

Wydawałoby się, że w tych warunkach nic nie stoi na przeszkodzie, aby stosunki ułożyły się prawidłowo i zgodnie z przepisami, zwłaszcza, iż w ciągu lat 17-tu było aż nadto wiele czasu, aby się przystosować do norm obowiązujących. Zdawałoby się ponad to, że administracja kolejowa powinna dobrowolnie i z własnej pilności skrupulatnie przestrzegać, aby maksymalne normy czasu pracy w służbie parowozowej nie były przekraczane, a to w interesie służby, istnieje bowiem jasny, wyraźny i bezpośredni związek pomiędzy czasem pracy drużyn parowozowych a bezpieczeństwem ruchu. Z tych samych względów wydaje się oczywistym, że władze wyższe powinny nadzorować gorliwie swoich podwładnych, aby czasu pracy nie przedłużali, a wszelką samowolę i wszelkie wykroczenia powinny tępić i karać przykładnie — jako naruszenie obowiązków służbowych, groźne dla bezpieczeństwa ruchu.

Teoretyczny stosunek M. K. do omawianego zagadnienia odpowiada najzupełniej tym założeniom. Ilekroć zwracamy się do M. K. w sprawie czasu pracy — a zdarza się to dość często — tylekroć otrzymujemy zapewnienie, iż M. K. stoi na stanowisku, że obowiązujące przepisy o czasie pracy winny być przestrzegane i nie toleruje żadnych wykroczeń w tym względzie. Co więcej, M. K. ingeruje nawet w wskazanych sobie wypadkach, mimo to jednak sprawa nie schodzi nigdy z porządku dziennego, a przekroczenia maksymalnych norm czasu pracy są objawem chronicznym, którego nie można ani uleczyć, ani wytępić całkowicie.

Przyczyna jest jasna: nie wystarcza „stać na stanowisku", trzeba ponadto stworzyć takie warunki, aby przestrzeganie czasu pracy było możliwe i wytworzyć taką atmosferę, aby przekraczanie norm maksymalnych uznane i uważane było za to, czym jest w istocie, tj. za naruszenie obowiązków służbowych, godne kary i potępienia.

Tak jednak nie jest: Biuro Pers. M. K. „stojąc na stanowisku", że normy czasu pracy winny być szanowane, redukuje równocześnie ilostan personelu parowozowego poniżej granic normalnego zapotrzebowania, obniża, nawet o 90%, kredyty na zastępstwo chorych i urlopowanych a, wysuwając na plan pierwszy zasadę bezwzględnej i nie liczącej się z niczym oszczędności, zmusza po prostu administrację lokalną i okręgową do poszukiwania drogi wyjścia z ślepego zaułka jedynym możliwym sposobem, t. j. przez gwałcenie przepisów o czasie pracy.

Przedstawiciele administracji miejscowej przyjmują chętnie do wiadomości, że Ministerstwo nie toleruje przekraczania przepisów o czasie pracy, nie przejmują się jednak zbytnio tym platonicznym zapewnieniem, są bowiem przede wszystkim odpowiedzialni za oszczędną gospodarkę przydzielonymi sobie kredytami.

Czytamy w jednym z okólników, dotyczących sposobu wykonywania planu finansowo-gospodarczego P.K.P. (Dz. Urz. M. K. Nr. 37/37 poz. 312) co następuje:

„Dopuszczenie do przekroczenia kredytów, wzgl. do zamierzenia i dokonania wydatków do pełnej wysokości zakreślonej kredytem, mimo, iż można było wydatki obniżyć, wzgl. zaniechać, bez uszczerbku dla przedsiębiorstwa „P.K.P.", będzie uważane za karygodne naruszenie obowiązków służbowych".

A nieco dalej:

„Pod pojęciem oszczędności należy rozumieć wykonanie robót i zadań przedsiębiorstwa P.K.P. jak najmniejszym kosztem, bez uszczerbku dla dokonanych robót i zadań".

i w końcu:

„Etaty ustalone i przydzielone przez M. K. (dla poszczególnych służb) nie mogą być w żadnym wypadku przekraczane".

Po tych wyjaśnieniach rozumiemy już o co chodzi i dlaczego M. K. mimo ustawiczne naleganie z naszej strony, nie chce wydać zarządzenia, zabraniającego wyraźnie przekraczania norm czasu pracy. Zarządzenie takie byłoby wręcz sprzeczne z okólnikiem, z którego przytoczyliśmy wyjątki i godziłoby wprost w zasadę „oszczędnej" gospodarki, takiej, jak ją pojmuje i wszczepia w swych podwładnych naczelna władza kolejowa. Rozumiemy również dlaczego nie pomaga ani stwierdzenie zasadniczego stanowiska M. K. w sprawie czasu pracy, ani nawet interwencja w poszczególnych wypadkach. Jeżeli administracja miejscowa ma do wyboru albo przekroczenie etatów i kredytów, albo przekroczenie norm czasu pracy — wybiera bez wahania to drugie, wiedząc dobrze z doświadczenia, iż nikt jej tego nie zgani, ani za złe nie weźmie, albowiem postępowanie takie sprzeczne jest wprawdzie ze stanowiskiem, na którym stoi M. K., zgodne jednakże z intencją i duchem całej polityki budżetowej i gospodarczej P.K.P.

Na szczęście, mnożą się ostatnio oznaki, iż zapatrywania M. K. na błogosławione skutki oszczędności za wszelką cenę zwolna ulegają zmianie. Doświadczenie pouczyło czynniki miarodajne, że jest to polityka krótkowzroczna i krótkodystansowa i że jej skutkiem jest dewastacja aparatu kolejowego oraz podważenie zasad porządku i praworządności. Atmosfera taka, o ile się utrwali i pogłębi, sprzyjać będzie niewątpliwie naszym staraniom o uregulowanie w sposób trwały i radykalny zagadnienia czasu pracy w służbie parowozowej.

Ostatnio mieliśmy sposobność poruszyć tę sprawę w toku audiencji u p. Dyr. Dep. Mech. M. K. inż. M. Stodolskiego i na jego zlecenie złożyliśmy w M. K. memoriał, który — ze względu na doniosłość sprawy — podajemy poniżej w pełnym brzmieniu.

Nie tracimy nadziei, iż zwracając się tym razem do fachowego Departamentu, możemy liczyć na odmienną, bardziej przychylną niż dotąd, ocenę przedłożonych przez nas faktów i argumentów oraz na wydanie właściwych i skutecznych zarządzeń.

MEMORIAŁ O CZASIE PRACY

Powołując się na polecenie P. Dyrektora Departamentu Mechanicznego M. K., inż. Stodolskiego, wydane przedstawicielom naszego Związku w toku audiencji z dnia 23.9. b. r. przedkładamy niniejszym spostrzeżenia i uwagi nasze w sprawie sposobu stosowania przepisów o czasie pracy w służbie parowozowej.

Nie po raz pierwszy zwracamy się do M. K. z zażaleniem na pomijanie i lekceważenie obowiązujących przepisów o czasie pracy w służbie parowozowej. Codzienie niemal otrzymujemy w tej sprawie skargi i protesty, to też była ona już wielokrotnie przedmiotem naszych pisemnych i ustnych interwencyj w Biurze Personalnym M. K. Ostatnio np. poruszyliśmy to zagadnienie wyczerpująco łącznie z sprawą urlopów wypoczynkowych oraz wysokości kredytów

na zastępstwo chorych i urlopowanych w piśmie naszym sign. Pp/I z dn. 1.2.37 r.

Ministerstwo Komunikacji, jak to wynika z posiadanych przez nas pism (np. Nr. P 8—14/6/37 z dn. 6 marca 1937 r.), stoi stale na stanowisku, iż obowiązujące na P. K. P. przepisy o czasie pracy winny być ściśle przestrzegane, a nawet interweniuje w wskazanych sobie poszczególnych wypadkach jaskrawego przekraczania maksymalnych norm czasu pracy, mimo to jednak, sytuacja nie ulega— z ogólnego punktu widzenia— poprawie, zaledwie bowiem uda się znormalizować stosunki w jednej parowozowni lub w jednym okręgu dyrekcyjnym, już dochodzą nas zażalenia z innych miejsc służbowych, lub z innych okręgów. W ten sposób omawiane zagadnienie pozostaje wiecznie żywym i wiecznie palącym i zmusza nas do ustawicznego ponawiania wystąpień.

Zdajemy sobie sprawę z faktu, iż sporadyczne wypadki przekraczania maksymalnych norm czasu w razie nieprzewidzianej potrzeby, wzgl. w okolicznościach wyjątkowych, są w służbie parowozowej nieuniknione i że nie ma skutecznych środków, aby wypadkom takim całkowicie zapobiec. Nie chodzi nam też o takie sporadyczne wypadki, lecz o systematyczne, stałe i świadome lekceważenie przepisów o czasie pracy, co wg. posiadanych przez nas informacyj zdarza się często, zwłaszcza w niektórych okręgach dyrekcyjnych. Z posiadanego przez nas materiału statystycznego wybieramy przykłady następujące:

Parowozownia Warszawa - Praga. W miesiącu *lipcu* r. 1937 przepracowało powyżej 200 godzin ogółem pracowników 33, w tym powyżej 220 godzin — pracowników 20, powyżej 240 godz. — prac. 10. — powyżej 20 g. — prac. 6 i powyżej 280 g. — prac. 1.

Parowozownia Kutno. Miesiąc *lipiec* 1937 r. Powyżej 200 godz. — ogółem prac. 43, w tym powyżej 220 godz. — prac. 31 powyżej 240 g. — prac. 11, powyżej 260 godz. — pr. 5, powyżej 280 godz. — prac. 2 i powyżej 300 godz. — prac. 1.

Parowozownia Piotrków. Miesiąc *lipiec* 1937 r. Powyżej 200 godz. — ogółem prac. 94, powyżej 220 godz. prac. 77, powyżej 240 godz. — prac. 34, powyżej 260 godz. — prac. 4 i powyżej 280 godz. — prac. 1.

Parowozownia Łódź. Miesiąc *czerwiec* 1937 r. Powyżej 200 godz. — ogółem prac. 62 w tym powyżej 220 godz. — prac. 49, powyżej 240 g. — prac. 26, powyżej 260 godz. — prac. 12, powyżej 280 godz. — prac. 6 i powyżej 300 godz. — prac. 3. Miesiąc *lipiec* 1937 r. powyżej 200 godz. — ogółem prac. 99. — w tym powyżej 220 godz. — prac. 81, powyżej 240 godz. — prac. 37, powyżej 260 godz. prac. 11, powyżej 280 godz. — prac. 2, i powyżej 300 godz.—prac. 1. Miesiąc *wrzesień* 1937 r. powyżej 200 godz. — ogółem prac. 63, w tym powyżej 220 godz. — prac. 57, powyżej 240 godz. — prac. 38, powyżej 260 godz. — prac. 21, powyżej 280 godz. — prac. 13 i powyżej 300 godz. — prac. 1.

Nadmieniamy, iż podane wyżej ilości godzin obejmują wyłącznie godziny opłacane dodatkiem godzinowym wg. obowiązujących obecnie przepisów, a więc tylko rozkładowy czas jazdy, czas postoju z parowozem w st. zwrotnej, czas przetaczania, oraz zryczałtowany czas przyjęcia i zdania parowozu, bez uwzględnienia opóźnień, oczekiwania na przyjęcie i na odjazd pociągów i t. d., tak, że wobec tego, wskazane ilości godzin są niższe od rzeczywistego czasu pracy, sprowadzonego do współczynnika 1, w myśl przepisów o czasie pracy na P. K. P.

Obok przekraczania maksymalnych norm czasu pracy, ma miejsce również często pomijanie postanowień art. 26 przepisów o czasie pracy w sprawie wypoczynku, art. 22 w sprawie czasu trwania służby nieprzerwanej i art. 25 o służbie nocnej. Dla przykładu podajemy pociąg towarowy zbiorowy Nr. 571/572 linia Wilno - Woropajewo, obsługiwany przez parowozownię Wilno. Pociąg ten wyjeżdża ze stacji Wilno wg. rozkładu jazdy o godz. 17-ej min. 40, a przybywa do Woropajewa o godz. 3.53 m., wobec czego czas jazdy wynosi godzin 10 i 13 minut. Jeśli doliczymy do tego 1½ godziny na przyjęcie i tyleż na zdanie parowozu — otrzymamy 13 godzin i 13 minut nieprzerwanego czasu pracy, i to wg. planu, nie biorąc pod uwagę opóźnień. Ponad to, drużynę, która pociąg ten prowadzi, budzi się — również zgodnie z planem — w nocy, po kilku godzinach odpoczynku, celem wykonywania pracy manewrowej, trwającej około 3½ godziny. W tej samej parowozowni Wilno istnieje turnus pociągów towarowych zbiorowych, obliczony na około 240 godzin rzeczywistej pracy w stosunku miesięcznym, w którym wszystkie prawie te godziny przypadają na porę nocną (w dzień ładuje się wagony na stacjach, a w nocy zabiera je pociąg towarowy).

Zastrzegając sobie przedstawienie innych jeszcze, niemniej wymownych przykładów pomijania i lekceważenia obowiązujących przepisów o czasie pracy i podkreślając, iż przepisy te zabraniają kategorycznie przedłużania maksymalnego czasu pracy drużyn parowozowych, tudzież odstępstw od norm czasu trwania służby nieprzerwanej, wypoczynku i pracy nocnej — sądzimy, iż przykłady przytoczone powyżej są wystarczające dla zobrazowania sytuacji.

Administracja kolejowa na niższych, a nawet i na wyższych szczeblach hierarchii urzędowej odnosi się z reguły lekceważąco do wszelkich próśb, zażaleń i protestów na tym tle ze strony personelu, nawet w wypadkach, gdy prośby i zażalenia takie umotywowane są w całej pełni względami na bezpieczeństwo ruchu. Typowym przykładem jest wlokąca się od lat wielu, a dotąd niezałatwiona sprawa czasu pracy drużyn parowozowych, zatrudnionych w służbie manewrowej w porcie Gdyńskim. Pracownicy zabiegają o wprowadzenie turnusu 8-godzinnego zamiast 12-godzinnego, co jest najzupełniej słuszne i uzasadnione z uwagi na wyjątkową intensywność pracy oraz na szczególne warunki miejscowe. Zażalenia drużyn na zbyt uciążliwy turnus powtarzane są niemal codziennie zarówno przez pracowników bezpośrednio ,jak też i przez miejscowe oraz okręgowe organy naszego Związku. Sprawa była przedmiotem szczegółowych badań i licznych konferencyj, a nawet poddana została dwukrotnie plebiscytowi wśród pracowników, który w przytłaczającej większości wypowiedzieli się za turnusem 8-godzinnym. Jednakże mimo przychylnej opinii miejscowych i okręgowych organów służby mechanicznej zwyciężyło odmienne stanowisko służby ruchu, tak, że ta sprawa, nie budząca żadnych wątpliwości z punktu widzenia interesów kolei, budząca natomiast poważne wątpliwości z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu oparła się aż o Ministerstwo Komunikacji, do którego Związek nasz zmuszony był wystąpić w tej sprawie z osobnym memoriałem, dotąd — mimo upływu kilku miesięcy od daty jego wniesienia — niezałatwionym.

Przyczyną przekraczania maksymalnych norm czasu bywa najczęściej niedostateczny ilostan personelu wywołany bądź to ustaleniem zbyt niskich norm, opartych o stosunki, które istniały przed 10-ma laty, bądź naturalnym ubytkiem personelu, którego administracja personalna nie uzupełnia, bądź wreszcie wzrostem nasilenia ruchu, wzgl. zwiększeniem zakresu pracy poszczególnych parowozowni przy niezmienionym ilostanie personelu. Także i niedostateczne, a w dodatku wciąż redukowane kredyty na zastępstwo chorych i urlopowanych uznać należy za powód przekraczania norm czasu pracy. I tak np. ustalono w planie finansowo-gospodarczym P.K.P. na r. 1937 w rozdziale 4 B zaledwie 29.860 dniówek na zastępstwo chorych i urlopowanych, t. j. zredukowano kredyt na ten cel w porównaniu z rokiem ubiegłym o + — 90%. M. K. w piśmie z dn. 6.3.1937 r. Nr. P 8 — 14/6/37 zapewniło nas wprawdzie, iż niezwykła ta obniżka kredytów nie wpłynie na możliwość wykorzystania urlopów wypoczynkowych, ponieważ wydatek z tego tytułu znajdzie pokrycie w ogólnym kredycie na płace, który nie uległ zmniejszeniu, lecz właśnie w ten sposób samo Ministerstwo daje administracji lokalnej i okręgowej wskazówkę i rozgrzeszenie, aby ubytek w ilostanie personelu kompensowała zwiększeniem czasu pracy pozostałych drużyn parowozowych, co, wobec faktu, iż urlopy udzielane być muszą w ciągu całego roku — prowadzi nieuchronnie do systematycznego przekraczania maksymalnych norm czasu pracy drużyn parowozowych. Nawiasem wspominamy, że wbrew przewidywaniom Minister-

stwa, także i zagadnienie regularnego udzielania urlopów wypoczynkowych nie zostało należycie uregulowane i że wciąż jeszcze zdarzają się, a nawet mnożą się wypadki odmawiania urlopów wypoczynkowych, udzielenia ich na raty, wzgl. przenoszenia ich na ostatnie dni ostatniego miesiąca. Zdarzają się na tym tle nawet i takie wypadki, iż naczelnik parowozowni udzielając pracownikowi urlopu wypoczynkowego zakazuje mu równocześnie wydalać się z miejsca zamieszkania, lub nawet z mieszkania, wskutek czego pracownik, zamiast na urlop, udaje się do aresztu domowego.

Notoryczny brak personelu powiększa w niektórych wypadkach sama administracja służby mechanicznej przez niewłaściwą gospodarkę personalną, w szczególności zaś przez przydzielanie kwalifikowanych i egzaminowanych pracowników parowozowych do innych działów służby, np. do służby drogowej, lub nawet przez „wypożyczanie" ich obcym przedsiębiorstwom i zakładom. Niedawno mieliśmy np. sposobność zwrócić się do M. K. z zażaleniem z powodu corocznego „wypożyczania" 3-ch egzaminowanych pomocników maszynistów na okres zimowy zarządowi lotniska na Okęciu do obsługi i opalania kotłów.

Jedną z częstszych przyczyn przekraczania maksymalnych norm czasu pracy jest stosowanie pojedyńczej obsady parowozu. Praktyka taka jest z reguły szkodliwa nie tylko z punktu widzenia czasu pracy personelu, lecz nad to i przede wszystkim z punktu widzenia należytego wykorzystania parowozów i oszczędnej gospodarki opałowej. Mimo to stosuje się praktykę tę dość często pod rozmaitymi pozorami i z rozmaitym uzasadnieniem, najczęściej jednakże ze względów ściśle osobistych, nic nie mających wspólnego z dobrem i interesem służby.

Zażalenia i protesty pracowników oraz organizacyj zawodowych wobec władz miejscowych nie odnoszą z reguły pożądanego rezultatu, a tu i ówdzie narażają nawet protestujących na przykre konsekwencje służbowe. W jednej z parowozowni usunięto w drodze karnej ze służby pociągowej drużynę parowozową, która po 25 godzinach nieprzerwanej pracy odmówiła dalszej jazdy. Członkom zarządu jednego z Kół miejscowych naszego Związku, którzy odnieśli się do Zarządu Okręgowego z prośbą o interwencję w Dyrekcji wobec przekraczania norm czasu pracy i ujawnili w tym celu rzeczywisty stan rzeczy, administracja miejscowa zagroziła pociągnięciem do odpowiedzialności służbowej za zdradę tajemnicy służbowej. Nieuniknionego w opisanych wyżej warunkach przemęczenia personelu nie bierze się wogóle pod uwagę w razie jakichkolwiek uchybień np. w razie przeoczenia sygnału, lecz stosuje się bezwzględnie i z całą surowością wszelkie rygory służbowe, a więc zawieszenie w służbie lub odsunięcie od pracy pociągowej, badanie lekarskie i psychotechniczne, oraz dochodzenia i kary dyscyplinarne.

Nie odnosi skutku również interwencja w Dyrekcjach i w M. K. Władze naczelne i przełożone żądają w takich wypadkach wyjaśnień od od administracji miejscowej, a w ocenie nadesłanych sobie sprawozdań kierują się z reguły względami formalnymi, te zaś nie nasuwają najczęściej żadnych zastrzeżeń, ale też i nie dają obrazu rzeczywistości. Oficjalne, zatwierdzone przez Dyrekcję turnusy ułożone są zawsze prawidłowo i nie wykazują odchyleń od przepisanych, maksymalnych norm czasu pracy. Przekroczenia wynikają natomiast z okoliczności nieujawnionych w oficjalnym planie i powstają przez powoływanie pracowników do służby w czasie przewidzianego w turnusie wypoczynku, oraz przez wysyłanie drużyn stale i regularnie do jazdy w okresie turnusowej służby rezerwowej i to nie w wypadkach nadzwyczajnych i wyjątkowych, lecz w normalnych, codziennych warunkach, najczęściej w zastępstwie chorych i urlopowanych. Zdarza się również, że administracja miejscowa podaje na zapytanie władz przełożonych dane niezgodne z rzeczywistością i w ten sposób ukrywa przed nimi istotny stan rzeczy.

Przedkładając memoriał niniejszy fachowemu Departamentowi, wychodzimy z założenia, iż nie mamy obowiązku dowodzić, jak bardzo niebezpiecznym jest systematyczne przekraczanie norm czasu pracy w służbie parowozowej dla sprawności i bezpieczeństwa ruchu. Mieliśmy zresztą sposobność uzasadnić i udokumentować nasze zapatrywania w tej kwestii już tylokrotnie, że powtarzanie powszechnie znanych i bezspornie uznanych argumentów, uznać musimy za zbyteczne.

Przekonani jesteśmy również, iż w świetle przytoczonych argumentów nie trzeba uzasadniać naszego przekonania o konieczności energicznej interwencji M. K., celem usunięcia wszelkich nadużyć i wykroczeń w tej dziedzinie. Metoda stosowana dotychczas przez Biuro Personalne M. K., polegająca na interwencji w poszczególnych wskazanych dokładnie wypadkach nie prowadzi — jak się okazało — do pożądanego celu. Trzeba przede wszystkim stworzyć takie warunki, aby administracja miejscowa i dyrekcyjna nie była zmuszona do przekraczania norm czasu pracy, następnie zaś zmienić trzeba z gruntu obecne nastawienie tej administracji, która nie uważa przekraczania norm czasu pracy bynajmniej za naruszenie obowiązującego prawa, oraz obowiązków urzędowych, lecz przeciwnie, poczytuje je za dowód gorliwości służbowej i tytuł do zasługi, a pracowników, którzy występują z protestami na tym tle, uważa za szkodników i złoczyńców, pozbawionych poczucia dyscypliny służbowej i działających na szkodę interesów kolei.

Niezbędną jest zmiana dotychczasowej polityki budżetowej, a to w tym sensie, aby ilostan personelu w każdej poszczególnej parowozowni był dostateczny dla wykonania powierzonych jej zadań bez przekraczania maksymalnych norm czasu pracy, tudzież aby istniała i była do dyspozycji administracji stała rezerwa na pokrycie zapotrzebowania sezonowego, oraz na zastępstwo chorych i urlopowanych.

Ponad to niezbędnym jest wydanie ogólnie obowiązującego zarządzenia, zabraniającego kategorycznie pod odpowiedzialnością służbową przekraczania maksymalnych norm czasu w służbie parowozowej i przypominającego pracownikom na stanowiskach kierowniczych, iż przekraczanie takie jest karygodnym łamaniem obowiązującego prawa, oraz lekkomyślnym narażaniem na szwank sprawności i bezpieczeństwa ruchu.

Tylko tą drogą można, zdaniem naszym, usunąć obecne w tym względzie niedomagania i doprowadzić do normalizacji stosunków.

Pracownicy parowozowi pokładają pełną ufność w tym, iż Departament Mechaniczny M. K., który obecnie sprawą tą się zainteresował, użyje całego swego wpływu, aby ją załatwić zgodnie z uprawnionym interesem drużyn parowozowych, który w tym wypadku w zupełności jest zgodny z należycie rozumianym interesem służby.

Prezes Związku
Siadak.

Sekretarz Generalny
Spyt.

W SPRAWIE BIELIZNY POŚCIELOWEJ

Obecny stan i wyposażenie pomieszczeń noclegowych dla drużyn parowozowych jest — z nielicznymi tylko wyjątkami — z wielu względów niezadowalający i daje powód do codziennych, w całej pełni uzasadnionych skarg i zażaleń.

Z pośród licznych braków i niedomagań w tej dziedzinie wysuwa się na plan pierwszy zagadnienie, lekceważonej dotąd najzupełniej, higieny pomieszczeń zwłaszcza zaś sprawa bielizny pościelowej. Rozwiązano tę sprawę w sposób nie nasuwający poważniejszych wątpliwości tylko w dyrekcjach zachodnich, gdzie drużyny, tradycyjnym zwyczajem, datującym się jeszcze z czasów zaborczych, otrzymują komplety bielizny pościelowej do indywidualnego użytku. Natomiast w innych dyrekcjach K. P. utrzymuje się niehigieniczna i wysoce niebezpieczna ze względów zdrowotnych praktyka zaopatrywania łóżek w bieliznę inwentarzową, zmienianą co kilka tygodni, której używać muszą kolejno wszyscy pracownicy korzystający z noclegu.

Administracja kolejowa uważa obecny stan rzeczy w omawianej dziedzinie za niewłaściwy — jak się zdaje — przede wszystkim ze względów

gospodarczych, obarcza on bowiem władze kolejowe obowiązkiem zakupna, przechowywania, prania i zmieniania bielizny pościelowej, przy czym uwzględnienie wymogów higieny wymagałoby znacznego zwiększenia dotychczasowych kosztów. W tych warunkach wystąpiło M. K. ostatnio z projektem przyznania pracownikom dotacji na zakup oraz na pranie bielizny wzamian za co troska o dokonanie zakupu, o utrzymywanie w należytym stanie i o posiadanie bielizny pościelowej w każdym wypadku potrzeby ciężyłaby już nie na administracji kolejowej, lecz bezpośrednio na pracowniku.

Poddaliśmy projekt M. K. dokładnej rozwadze, a stanowisko nasze — zgodne z uchwałami walnego zjazdu oraz opinią większości członków — sformułowane zostało wobec M. K. w sposób następujący: (memoriał Prezydium z dn. 17. X. 1937, Nr Pp/I skierowany do Biura Pers. M. K.).

MEMORIAŁ

Wezwani przez Ministerstwo Komunikacji do wyrażenia opinii o projekcie przydzielenia pracownikom parowozowym bielizny pościelowej do osobistego użytku w salach noclegowych, zawiadamiamy — po wysłuchaniu zdania pracowników zrzeszonych w naszej organizacji, oraz na podstawie uchwały Zarządu Głównego naszego Związku z dnia 3. 10. 1937 r. — że stanowisko nasze w tej sprawie jest następujące:

Inicjatywę M. K. uznajemy za słuszną, albowiem tylko przydzielenie każdemu pracownikowi bielizny pościelowej do osobistego wyłącznego użytku odpowiada w całej pełni wymogom higieny, dotąd w tym względzie na P. K. P. najzupełniej lekceważonej. Wymogom tym stanie się jednakże zadość jedynie wówczas, gdy:

a) istnieć będą obiektywne gwarancje, że każdy pracownik parowozowy posiadać będzie rzeczywiście potrzebny komplet bielizny pościelowej i to nadającej się do użytku, tj. mającej odpowiednie wymiary i odpowiednio uszytej.

b) komplet ten będzie stale do dyspozycji pracownika nie w jego mieszkaniu prywatnym, lecz w lokalu służbowym, w którym zgłasza się celem objęcia służby;

c) zapewniona będzie możność wygodnego i higienicznego przenoszenia kompletu i przewożenia go na parowozie;

d) bielizna będzie rzeczywiście regularnie i należycie prana.

Wychodząc z tych założeń, nie możemy unać sposobu załatwienia sprawy projektowanego przez M. K., tj. przerzucenia na samych pracowników obowiązku zakupna, przechowywania i prania bielizny pościelowej w zamian za udzielane im na ten cel dotacje pieniężne, za właściwy i celowy.

Sposób ten nie daje pewności, czy rzeczywiście każdy pracownik parowozowy zakupi za udzieloną sobie na ten cel dotację potrzebny komplet bielizny pościelowej, oraz czy zakupiony ewent. komplet będzie należytej jakości tak, aby wystarczył na ustalony termin zużycia. Nie istnieją także gwarancje, iż komplety zakupione przez każdego pracownika z osobna będą odpowiednio uszyte i przystosowane do wymiarów łóżek, koców, poduszek itp., oddanych do ich dyspozycji w salach noclegowych. Wreszcie, przy sposobie projektowanym przez M. K., a bez wprowadzenia stosownych urządzeń w parowozowniach, tudzież przy przerzuceniu na pracownika obowiązku prania bielizny, nie ma gwarancji czy pracownik będzie miał do dyspozycji bieliznę pościelową przy każdym wyjeździe służbowym, tudzież czy bielizna ta będzie rzeczywiście w stosownych odstępach czasu i należycie prana.

Wątpliwości nasze są w świetle doświadczeń życiowych niewątpliwie w całej pełni uzasadnione, zwłaszcza w obecnym okresie notorycznych niedoborów w budżetach domowych pracowników i zrozumiałej w tych warunkach pokusy użycia dotacji na inny cel, tudzież w stosunku do licznych pracowników nie prowadzących własnego gospodarstwa domowego. Ponieważ zaś chodzi zdaniem naszym bynajmniej nie o to, aby przedsiębiorstwo P. K. P. pozbyło się kłopotu z zakupnem, praniem i wymianą bielizny, lecz o to, aby zapewnić w sposób możliwie najbardziej obiektywny warunki higieniczne w salach noclegowych, wyobrażamy sobie najbardziej właściwy sposób załatwienia tej sprawy, jak następuje:

1) Przeds. P. K. P. zakupi we własnym zarządzie niezbędną ilość kompletów bielizny pościelowej w odpowiednim gatunku i w odpowiednich wymiarach według wzoru znormalizowanego, przystosowanego do formatu łóżek, koców i poduszek w salach noclegowych. Ze względów praktycznych proponujemy w szczególności, aby powłoczki na kołdry wykonane były w formacie tzw. kopertowym, zaś powłoczki na poduszki zapinane były przy pomocy tasiemek. Komplety te pozostaną własnością P. K. P. jako bielizna inwentarzowa i oddane zostaną do dyspozycji poszczególnym zarządom parowozowni, na których spoczywać będzie obowiązek przechowywania kompletów wymiennych i zapasowych oraz bielizny pościelowej.

2) Każdy pracownik parowozowy otrzyma 1 komplet bielizny pościelowej do osobistego użytku. Zamiana kompletów odbywać się będzie zasadniczo raz w miesiącu, w razie zaś uzasadnionej a nie zawinionej potrzeby, na prośbę pracownika także i w terminie wcześniejszym.

3) Pracownicy otrzymają równocześnie z kompletami bielizny pościelowej odpowiednią, szczelną i higieniczną torbę, puszkę, lub t. p., sporządzoną w sposób odpowiedni i celowy, a umożliwiającą wygodne przenoszenie kompletów i przewożenie ich z gwarancją czystości na parowozie.

4) W każdej parowozowni macierzystej oddane zostaną do dyspozycji każdego poszczególnego pracownika parowozowego odpowiednie szafki (schowki), umożliwiające przechowywanie kompletu bielizny pościelowej oraz innych przedmiotów osobistego użytku niezbędnych w razie wyjazdu poza miejsce służbowe. W urządzenia takie zaopatrzone zostaną wszystkie bez wyjątku parowozownie, równocześnie z wprowadzeniem nowego systemu przydzielania pracownikom bielizny pościelowej.

Przekonani jesteśmy, iż propozycje nasze odpowiadają w całej rozciągłości wymogom higieny i, że tylko w proponowany przez nas sposób zapewnić można rzeczywiście higieniczną obsługę sal noclegowych jeśli chodzi o bieliznę pościelową, oraz uniknąć poważnych trudności, kłopotów i nieporozumień, które, zdaniem naszym, są nieuniknione na wypadek, gdyby zrealizowany został obecny projekt M. K., tj. gdyby obowiązek zakupna, przechowywania i prania bielizny przerzucony został na pracowników.

Prezes: (—) Siadak,

Sekretarz generalny: (—) Spyt.

NIE POŻYCZAJ — DOBRY ZWYCZAJ!

Historia, którą zamierzamy opowiedzieć jest pod gwarancją prawdziwa, choć wydać się może nieprawdopodobną.

Koledzy K. S., K. J. i U. J. zatrudnieni na PKP od lat 14-tu bez przerwy a mimo to dotąd wciąż jeszcze „pracownicy czasowi", kwalifikowani i rutynowani ślusarze oraz egzaminowani i doświadczeni pomocnicy maszynisty przeniesieni zostali w roku ubiegłym z parowozowni Ostrów Wlkp. do parowozowni Warszawa - Zachodnia. Przeniesienie nastąpiło „na własną prośbę" aczkolwiek bowiem pracowników tych nic z Warszawą nie łączyło i myśl przesiedlenia się do tego miasta nigdy przed tym nie przychodziła im do głowy, mimo to jednak władza wytłumaczyła im przekonywująco, że niczego innego pragnąć nie powinni. Takiej perswazji nie może się oprzeć pracownik „czasowy" wie bowiem dobrze, że wszelki opór grozi mu przeniesieniem na bruk lub na zieloną trawkę. W ten sposób wszystko było w porządku: władza zaoszczędziła na kosztach przesiedlenia, a koledzy nasi mogli dowoli używać wszelkich uciech stolicy za dzienną stawkę płacy zł 5 gr 20 w dodatku zaś mieli słodkie poczucie spełnionego obowiązku, przypuszczali bowiem że przeniesiono ich do Warszawy dlatego, bo będą tu potrzebni.

Nie mylili się bynajmniej w tym względzie aczkolwiek rzeczywistość nie całkiem odpowiadała ich przewidywaniom. Już bowiem po krótkim okresie zatrudnienia na parowozie zabrakło dla nich widocznie fachowego zajęcia skoro służba mechaniczna „odstąpiła" ich — niewiadomo czy za odszkodowaniem czy też bez odszko-

dowania — służbie drogowej. Od nowej swej zwierzchności dowiedzieli się niebawem, że najgorętszym pragnieniem ich życia powinna być służba w lotnictwie i to nie gdzieindziej tylko właśnie na Okęciu, na lotnisku cywilnym. W obawie aby nie zostać inspektorami świeżego powietrza woleli oczywiście bardziej uchwytne i co najważniejsze — płatne zajęcie choćby i w lotnictwie i wobec tego złożyli znowu „dobrowolne" prośby o przeniesienie do portu lotniczego.

Tam zatrudniano ich przez całą zimę przy opalaniu kotłów, gdy zaś zmienną koleją losów nadeszło lato, w której to porze roku nawet na lotnisku kotłów opalać nie trzeba wrócili znowu do swoich rodzinnych pieleszy, tj. do kolejowej służby drogowej. Służba ta, jak wiadomo, nie potrzebuje ani ślusarzy ani pomocników maszynisty zaproponowała zatem bohaterom naszej powieści zatrudnienie przy.... podbijaniu podkładów. Zajęcie to wydawało się im nie całkiem właściwym prosili więc aby ich oddano prawowitemu właścicielowi tj. służbie mechanicznej. Na taką transakcję nie chciał jednak Oddział Drogowy wyrazić zgody i oświadczył, że może ich Oddziałowi Mechanicznemu co najwyżej na pewien czas „wypożyczyć". Słusznie oburzył się na to Oddział Mechaniczny twierdząc, że sam może Oddziałowi Drogowemu wypożyczyć kilka sztuk ze swego inwentarza, posiada go bowiem w nadmiarze. Sprawa oparła się aż o Naczelnika Służby Mechanicznej a w rezultacie bohaterowie nasi przydzieleni zostali do służby mechanicznej „na stałe".

Stałość jest jednak pojęciem bardzo względnym, zaledwie bowiem nadeszły pierwsze chłody i nastała ponura pora jesienna władza przypomniała im tęsknotę za służbą lotniczą, która nigdy w ich sercu wygasnąć nie powinna i poleciła im znowu wnieść „dobrowolne" podania o przeniesienie do służby drogowej a stamtąd do owych kotłów na Okęcie. Życzliwa rada poparta została wyraźną groźbą zwolnienia z pracy jeśli by kandydaci spróbowali się opierać. A, co najciekawsze i najbardziej znamienne, nie pomogła nic interwencja w fachowym Wydziale Dyrekcji, który poparł władze miejscowe w całej rozciągłości nie wyłączając nawet wspomnianej groźby.

Tym razem wdały się w sprawę za naszą przyczyną czynniki wyższe i jak się zdaje, bohaterowie nasi, pozostaną nie tylko w pracy kolejowej ale i przy tym zajęciu, które jest dla nich jedynie właściwe i odpowiednie z uwagi na ich kwalifikacje i wieloletnie doświadczenie.

Mimo to nie możemy tej sprawy pominąć milczeniem, chodzi nam bowiem nie tylko o los tych trzech kolegów lecz przede wszystkim o wyrażenie protestu przeciwko podobnym metodom gospodarki personelem służby mechanicznej.

Na innym miejscu niniejszego numeru „Maszynisty" publikujemy materiały statystyczne, z których wynika, iż w wielu parowozowniach Dyrekcji Warszawskiej pracownicy parowozowi pracują po 250, 280 i 300 godzin (pełnowartościowych) w miesiącu — z powodu braku kwalifikowanego personelu. Czynniki miarodajne kolejowe i niekolejowe zaniepokojone są wzrastającym wciąż odsetkiem „chorych" parowozów a gospodarka kolejowa cierpi dotkliwie z powodu wadliwej naprawy taboru. Przyczynę tego stanu rzeczy upatrywać należy — i słusznie — w braku kwalifikowanego personelu. Władze wyższe poszukują zatem za wszelką cenę, sposobów i środków aby brakowi temu zaradzić.

Tymczasem władze miejscowe urządzają sobie zabawę z „wypożyczaniem" kwalifikowanych ślusarzy i pomocników maszynisty służbie drogowej a nawet obcemu zupełnie przedsiębiorstwu i używają ich do prac drogowych czy też do opalania kotłów na lotnisku a czynią to nadużywając przewagi nad pracownikami, którzy po 14 latach pracy nie mogli się doczekać ani etatu ani „ustalenia" a jako „czasowi" muszą ustępować przed groźbą utraty pracy, zmarnowania najlepszych lat swego życia i wszelkich widoków lepszej przyszłości, która zresztą i przy opalaniu kotłów na Okęciu nie przedstawia się zbyt różowo...

Wydaje się nam, że tym razem bezceremonialność władz miejscowych posunęła się nieco za daleko i że czas już najwyższy na energiczną interwencję ze strony M. K. nie tylko w opisanym, konkretnym wypadku lecz w ogólności przeciwko takim i tym podobnym metodom postępowania, które ze względów moralnych nie przynoszą przedsiębiorstwu P.K.P. zaszczytu a pod względem materialnym są dlań wyraźnie szkodliwe.

O POMOC
DLA PRACOWNIKÓW DELEGOWANYCH NA KURSY

Administracja kolejowa przyzwyczaiła się od wielu lat załatwiać wszystko jak najtańszym kosztem, nie licząc się z niczym, a najmniej już z losem i dolą pracowników. Jaskrawym a dosadnym dowodem słuszności tego twierdzenia jest stosowany przez administrację sposób szkolenia personelu do zadań specjalnych.

Elektryfikacja węzła kolejowego warszawskiego postępuje, jak wiadomo, w szybkim tempie, co wzmaga zapotrzebowanie na kwalifikowanych odpowiednio maszynistów elektrowozów. Urządza się zatem stosowne kursy i wysyła się na nie pracowników parowozowych, wybranych ze wszystkich dyrekcyj K. P.

Władze postępują przy tym arbitralnie, nie zwracając najmniejszej uwagi na interesy życiowe pracownika. Nic przecież nie stoi na przeszkodzie rozpisaniu w tym celu konkursu i wysyłaniu na kursy tych tylko pracowników, którzy zgłoszą się dobrowolnie. Jeśli jednak władze tak postępować nie chcą czy nie mogą, lub jeśli nie mogą znaleźć dostatecznej ilości ochotników, posiadających odpowiednie warunki i kwalifikacje, wówczas proste poczucie ludzkości wymaga aby wybierać w tym celu ludzi samotnych lub w razie ostatecznym bezdzietnych i nie związanych niczym z dotychczasowym miejscem służbowym. Nie ma żadnego powodu, który uzasadniał wysyłanie pracownika na przeszkolenie do obcego miasta i do pracy w odmiennych najzupełniej warunkach przemocą, nie daje się niczym usprawiedliwić czynienie mu z tego tytułu ciężkiej krzywdy, rozłączanie go z rodziną, burzenie mu spokoju i szczęścia domowego, narażanie go na niepowetowane straty moralne i podważanie podstaw egzystencji licznych nieraz osób, które swą pracą utrzymuje a których zabrać ze sobą ani na kursy ani do Warszawy nie może.

Drobnostki takie nic jednak nie obchodzą administrację kolejową, która po prostu wyznacza na kursy pracowników wybranych z jakiejś listy nie zadając sobie trudu zbadania czy ofiara chce i może bez dotkliwej dla siebie krzywdy, na przeszkolenie wyjechać.

Gdybyż przynajmniej administracja poczuwała się do obowiązku zatroszczyć się o dolę delegowanego w ten sposób pracownika i zapewnić mu możność spokojnej pracy na kursie! Także i ta sprawa jest jednak dla niej obojętna. Aby nie płacić diet delegacyjnych przenosi się po prostu pracownika z urzędu do Warszawy i sprawa skończona. Nikogo to nie obchodzi, że pracownik delegowany dopiero na kurs, który może ukończyć lub nie ukończyć nie ma możności przesiedlić się z rodziną do Warszawy i że wobec tego zmuszony jest z normalnych swoich poborów, utrzymywać i siebie w Warszawie i swoją rodzinę w dotychczasowym miejscu służbowym. Nikt nie troszczy się również i to, że przecież uposażenie pracowników delegowanych na kurs, z reguły ludzi stosunkowo młodych na prowadzenie podwójnego gospodarstwa wystarczyć nie może, zwłaszcza, że przebywając na kursie teoretycznym pracownik nie pobiera żadnych należności ubocznych. Rozmaite półśrodki i paliatywy jak np. dostarczenie kursistom noclegu w wagonach nie jest w stanie zapobiec katastrofie ekonomicznej takiego pracownika.

W tych warunkach delegowanie na kurs uważane jest z reguły za dopust Boży, za ciężką i dotkliwą krzywdę tym więcej rażącą i bolesną, że delegacja taka ma być właściwie rodzajem uznania dla wartości i solidności pracownika albowiem na kursy wyznacza się tylko pracowników o jak najlepszej opinii i o pierwszorzędnej pod każdym wzglę-

dem kwalifikacji. Trudno również oczekiwać aby kursista korzystał w tych warunkach należycie z udzielanych mu nauk i aby mógł się czuć zadowolonym ze swego losu.

Administracja personalna na P. K. P. jest już obecnie prawie doszczętnie zmilitaryzowana i składa się prawie wyłącznie z b. wojskowych. Wielka szkoda, że ci wojskowi nie kierują się w swoim postępowaniu dobrym przykładem jaki daje w tym względzie nasza armia. Wojskowy delegowany na kurs czy na wyszkolenie otrzymuje diety czy też dodatki i szkoli się spokojnie mając zapewnione dostatnie utrzymanie dla siebie i dla swojej rodziny. Nie rozumiemy dlaczego w kolejnictwie miałoby być inaczej?

W omawianej sprawie Prezydium Związku wystąpiło ostatnio do M. K. z umotywowanym należycie memoriałem. Doraźnym skutkiem naszego wystąpienia było przyznanie kursistom jednorazowych zapomóg, przy czym otwarta została dla nich możność ubiegania się o dalsze zapomogi jeśli to jest uzasadnione szczególnymi warunkami osobistymi.

Nie możemy jednakże uznać tego za właściwe i ostateczne załatwienie sprawy. Kursów podobnych będzie w przyszłości więcej zachodzi bowiem potrzeba szkolenia dalszych partii maszynistów elektrowozów a także i wzmagający się ruch wagonów motorowych wymagać będzie przeszkolenia nowych zastępów maszynistów wagonów motorowych. To też nie zamierzamy bynajmniej zaniechać dalszych starań o sprawiedliwe uregulowanie sprawy sposobu delegowania na kursy i uposażenia kursistów zgodnie z wymogami słuszności i uprawnionymi interesami pracowników.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WARSZAWA-SZCZĘŚLIWICE

Osobliwa „konsolidacja". Maszyniści elektrowozów obsługujących zelektryfikowane linie węzła warszawskiego zorganizowani są, jak wiadomo, od początku w Z. Z. M. w którym, ciesząc się pełną autonomią, tworzą odrębne koło Warszawa-Szczęśliwice. Koło to stanowi budujący przykład zgody i jedności koleżeńskiej, dzięki czemu maszyniści elektrowozów bronią skutecznie odrębnych swoich postulatów, znajdując w tym pomoc i poparcie ze strony Centrali Związku. Zgody tej nie mąci bynajmniej okoliczność iż kilku z pośród maszynistów elektrowozów stanowiących zresztą znikomą mniejszość należy do B. B. Z. M. ci bowiem, jako ludzie światli, zgody tej nie naruszają, lecz współpracują lojalnie z większością i podporządkowują się wszelkim uchwałom koła.

Nic podobało się to, jak widać p. Drożyńskiemu, postanowił bowiem ową zgodę i jedność rozbić i zwołał w tym celu na dzień 26.10.1937 specjalne zebranie.

Już na samym wstępie spotkała jednak p. Drożyńskiego nieprzyjemność ponieważ w dyskusji nad porządkiem obrad zabrał głos jeden z członków jego związku i wytknął mu szkodliwość jego rozbijackiej roboty. Wywodził on słusznie, że nie zachodzi bynajmniej potrzeba tworzenia jakiejś nowej sekcji przy B. B. Z. M. skoro maszyniści elektrowozów mają już ustaloną i utrwaloną odrębną organizację w ramach Z. Z. M. i skoro z dotychczasowego stanu rzeczy są zupełnie zadowoleni. W tych warunkach tworzenie nowych sekcyj może przynieść maszynistom elektrowozów tylko szkodę, wiadomo bowiem z bolesnego doświadczenia jak zgubne skutki wywołuje rozbicie. Zresztą zwrócono uwagę p. Drożyńskiego także i na to, że nie ma po prostu z czego owej sekcji tworzyć skoro 60-ciu maszynistów elektrowozów należy do Z. Z. M. a tylko 2 do B. B. Z. M. zaś „sekcja" z 2 ludzi złożona mogłaby być tylko pośmiewiskiem.

Niezrażony tym p. Drożyński przystąpił do wygłoszenia „referatu" zapowiadając na wstępie, że czegoś podobnego, co za chwilę usłyszą nie słyszeli dotąd nigdy i w Z. Z. M. usłyszeć by nie mogli. Okazało się jednak, że epokowa ta rewelacja polegała na odczytaniu pozycyj odnoszących się do służby elektrotrakcyjnej z planu finansowo-gospodarczego P. K. P. na rok bieżący. Rozczarowani maszyniści elektrowozów nie omieszkali oczywiście otrzeźwić p. Drożyńskiego przypominając mu, że Z. Z. M. interesował się budżetem jeszcze wówczas gdy p. Drożyński nosił majtki na zawiasach, tudzież, że budżetem zajmować się należy w czasie właściwym a nie w październiku gdy stanowi to już musztardę po obiedzie. Po za tym poinformowali maszyniści elektrowozów p. Drożyńskiego, że koło Z. Z. M. Warszawa-Szczęśliwice pracuje od samego początku swego istnienia z budżetem służby elektrotrakcyjnej w ręku i prosili go aby im wobec tego głowy nie zawracał.

Rozgoryczony i dotknięty tym do żywego p. Drożyński zgniewał się mocno i w irytacji powiedział więcej prawdopodobnie, niż powiedzieć zamierzał. Oświadczył mianowicie, że niezależnie od tego **czy będzie miał czy nie będzie miał członków to i tak sekcję utworzy i utworzyć musi bo ma taki rozkaz.**

Oświadczenie to złożone w obecności kilkudziesięciu ludzi rzuca jaskrawe światło na charakter i na metody pracy B. B. Z. M. P. Drożyński nie wstydzi się już przyznawać publicznie, **że jest wykonawcą cudzych rozkazów i że rozkazy te mają na celu rozbijanie jedności i zgody w naszych szeregach.**

W ten sposób potwierdził p. Drożyński osobiście i z dobrej a nie przymuszonej woli wszystko to, co tylekroć o celach istnienia i działalności B. B. Z. M. pisaliśmy, a wobec tego polecamy opisany powyżej incydent bacznej uwadze tych wszystkich, którzy dotąd jeszcze wierzą w dobrą wolę B. B. Z. M. do przeprowadzenia konsolidacji organizacyjnej w szeregach maszynistów.

Oczywiście próba siania zamętu wśród maszynistów elektrowozów skończyła się niepowodzeniem z powodu braku zwolenników takiej osobliwej konsolidacji.

KRAKÓW

Pożegnanie Nacz. Parowozowni Głównej Kraków - Zachód, p. inż. Neumana. Pracownicy parowozowni Kraków - Zachód żegnali niedawno dotychczasowego swego Naczelnika, p. inż. **Neumana,** powołanego na inne, odpowiedzialne stanowisko w administracji kolejowej.

Mimo, iż p. inż. **Neuman** sprawował funkcje naczelnika parowozowni Kraków - Zachód przez czas stosunkowo krótki, zdołał jednakże zdobyć sobie wśród drużyn parowozowych szczere i głębokie przywiązanie. Przyczyniła się do tego głęboka Jego wiedza fachowa, dzięki czemu znał, rozumiał i umiał ocenić warunki pracy maszynistów i pomocników, szczególnie jednakże właściwe Mu poczucie sprawiedliwości i ludzkość Jego postępowania. Dzięki tym cennym zaletom wniósł p. inż. Neuman do parowozowni Kraków - Zachód, poprzednio niezbyt pod tym względem szczęśliwej, nową, zdrowszą atmosferę, a tą drogą nie tylko zasłużył sobie na wdzięczność i uznanie personelu, lecz nadto przyczynił się niemało do uzdrowienia stosunków i usprawnienia pracy w podległej sobie jednostce służbowej.

Toteż maszyniści krakowscy żegnali zwierzchnika swego z prawdziwym i niekłamanym żalem, życząc Mu na dalszej drodze Jego kariery pełnego powodzenia, na które dzięki swej wiedzy i zaletom swego charakteru w całej pełni zasłużył, i zapewniając Go, że zachowają Jego imię we wdzięcznej pamięci.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugeniusz Pruszyński.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15